PARIS FONTAINEBLEAU

Osenat

Dimanche
17 mars 2013

PARIS FONTAINEBLEAU

Osenat

Motocyclettes & Automobiles de Collection

incluant la collection Roger BRIOULT

et provenant de la collection COLUCHE

EXPERTS / SPÉCIALISTES

Mario MONTANARO
Expert pour tous les lots 79 à 87,
214, 315, 316, 320, 322 à 327, 337, 341, 343
+33 (0)6 71 27 36 01
montanaro.osenat@orange.fr

Patrice MOREAU
Pour tous les lots 218, 219, 314, 330, 338,
340, 346, 348, 349, 350, 355
+33 (0)6 80 72 72 75
moreau.osenat@orange.fr

Thomas BROMEHEAD
Pour tous les lots 211, 212, 213,
300 à 313, 328, 339, 344, 352
07 70 38 59 16
t_bromehead@yahoo.fr

Canots
Patrick DEVILLARS
+33 (0)6 13 33 33 47
pdevillars@orange.fr

Miniatures
Cédric CASUBOLO
+33 (0)6 63 14 51 52
cedric.casubolo@voila.fr

Préparateur
Olivier LEGLEYE
+33 (0)6 68 95 47 94

Consultez nos catalogues et laissez
des ordres d'achat sur ***www.osenat.com***

CONDITIONS DE VENTE
La vente est soumise aux conditions générales imprimées en fin de catalogue

PARIS FONTAINEBLEAU
Osenat

Catalogue sur
www.osenat.com

AUTOMOBILES, CANOTS ET MOTOS DE COLLECTION,
INCLUANT LA COLLECTION DE ROGER BRIOULT
ET PROVENANT DE LA COLLECTION COLUCHE

CONTACT
+33 (0)1 80 81 90 10

Jean-Pierre OSENAT
Président
Commissaire-Priseur

Stéphane PAVOT
Directeur du Département
Automobiles de Collection
+33 (0)1 80 81 90 10
+33 (0)6 81 59 85 65
s.pavot.@osenat.com

VENTE
Dimanche 17 mars 2013
à 14 heures 30
5, rue Royale
77300 FONTAINEBLEAU

EXPOSITIONS PUBLIQUES
Espace Automobiles
107, avenue Georges Clemenceau
77250 MORET-SUR-LOING
Jeudi 14 mars de 10 h à 19 h
Vendredi 15 mars de 10 h à 19h
Samedi 16 mars de 10 h à 19 h
Dimanche 17 mars de 9h à 12h
Tél. +33 (0)1 80 81 90 10

Ordres d'achat /
Enchères téléphoniques
Nous sommes à votre disposition
pour organiser des enchères téléphoniques
pour les automobiles, les motos
et canots inscrits dans cette vente
Tél. +33 (0)1 80 81 90 10
Fax +33 (0)1 80 81 90 38

www.osenat.com

Roger BRIOULT et Gabriel VOISIN

Roger BRIOULT

ou le tort d'avoir raison beaucoup trop tôt, ou le mode d'emploi du mode d'emploi ou le visionnaire.

Dès sa petite enfance Roger Brioult a été passionné par les voitures. Comme beaucoup d'autres enfants, mais pour lui cette passion a perduré toute sa vie.
Vers la fin de la guerre il a travaillé dans une usine d'aviation la SECMA. Il en parlait souvent et y avait gardé de bons amis.
Alors qu'il cherchait du travail, un ami lui suggère d'aller voir M. Chatelain qui dirigeait une revue sur les automobiles. Il y avait déjà beaucoup de ces jolies revues. Roger n'y trouvait pas entièrement son intérêt. Et le miracle a eu lieu !
Rentrant tard un soir à Marly où il habitait, il décide de faire un détour vers Echirolles voir un énième garagiste dont il connaissait l'existence. Il lui présente son catalogue, parle de moteur, de panne etc….Le garagiste heureux de voir ce jeune l'écouter lui dit : « Nous, vous savez, voir une belle revue, avec des belles photos, de belles voitures, on s'en moque, on a autre chose à faire. Par exemple, quand on a désossé un moteur pour une panne mal définie et qu'après il faut le remonter…on aurait juste une petite explication claire des pièces à remonter ça nous arrangerait bien ! ».
Roger est rentré à Marly très vite, réfléchissant à tout ce que le garagiste lui avait expliqué ! Il avait compris.
Toute la nuit, il a travaillé sur cette idée « Aider les garagistes ». Au matin, il en a parlé à M. Jean Chatelain en expliquant « son idée » celui-ci lui répondit « *fais comme tu veux, tu as toute ma confiance, vas y !* »

LA REVUE TECHNIQUE ÉTAIT NÉE !

Il y a passé, des jours, des nuits, des vacances c'était un peu son enfant ! Beaucoup, beaucoup de travail, mais, que de satisfactions.
La revue technique établie à Boulogne Billancourt a connu un succès presque immédiat, car elle venait à point nommé pour aider tout ce qui touchait à l'automobile : démontage total des véhicules, analyse de la construction du moteur pièce par pièce, du circuit électrique, étude des différentes sortes de pannes, etc.
Chaque revue était un peu la notice de chaque voiture, car à l'époque, les constructeurs ne livraient pas les autos avec « ce genre de mode d'emploi ».
Pour les garagistes, cette revue était exactement ce dont ils avaient besoin pour travailler.
La R.T.A a débuté avec une poignée d'hommes dont M. Cromback, installé peu après le départ de M. Chatelain en 1964, il a été en partenariat total avec Roger durant de longues années. Quand Roger part en Normandie en 1973, la R.T.A compte 250 employés, a sa propre imprimerie et ses studios photo.
Vers 1965-66, il comprend peu à peu l'impact qu'a la construction des voitures sur la sécurité des passagers. Lors d'un séjour à Boston aux Etats-Unis, il a eu la grande joie de rencontrer Ralph Nader. Ils se sont découvert beaucoup d'idées communes et le livre de Nader « Dangereuses à toute vitesse » a été pour Roger un déclencheur pour la suite de ses recherches.
S'étant trouvé un jour à Garches, au centre de rééducation des grands blessés, il a fait la connaissance du Professeur Got qui travaillait sur les accidents de la route et les séquelles laissées aux blessés.
Roger Brioult, à la suite se rapproche de Ralph Nader et traduit son ouvrage en partenariat avec lui, il le complète avec les voitures françaises : « Ces voitures qui tuent ». Dans cet ouvrage, ils évoquent les points importants de ses nombreuses batailles : les pneus, les freins, la tenue de route, la normalisation des commandes, l'emplacement du réservoir d'essence, le pare brise, la ceinture de sécurité et la hauteur des pare chocs. Il évoque même en 1969 ce qui sera le début des airbags.
A cette époque, il s'investit totalement dans la prévention routière et fait de nombreuses émissions de télévision pour sensibiliser le grand public.

Roger Brioult, c'est aussi l'idée :

De la collection de vieilles voitures dès les années 1960 où personne ne se souciait alors de « collectionner ces ancêtres », dépassées par l'évolution constante des voitures neuves.
Il est passionné par tout ce qui est techniquement insolite, avant-gardiste et acquiert en 25 ans la collection qu'il a aujourd'hui. Chez Roger Brioult, point de Bugatti, de Facel Vega, de Delahaye ou autre Ferrari, non, c'est juste une histoire de hasards, de passions, de rencontres, d'hommes insolites qu'il a côtoyé et qui ont su se comprendre : M. Darmont, M. Grégoire et le plus important, à ses yeux, Gabriel Voisin avec qui il partageait de multiples points communs. Dans son musée, il aimait stationner sa Peugeot 201 à côté de sa Cord et faire remarquer aux visiteurs l'évolution spectaculaire du design de ces carrosseries en une quinzaine d'années.
C'est un peu, comparer un téléphone en bakélite noir à cadran, au nouvel Iphone 5© couleur ivoire…

GABRIEL VOISIN, 2 anecdotes :

1. Vêtu de son habituel bleu de travail, Gabriel Voisin reçoit la visite d'un acheteur mécontent qui ne le reconnait pas. « *J'ai acheté une Voisin et je ne suis pas content du tout de cette voiture, appelez votre patron !* » Gabriel Voisin lui propose d'essayer la voiture avec lui. Il roule quelques kilomètres et au retour, G. Voisin - qu'il n'a toujours pas reconnu – lui dit « *combien avez-vous acheté cette voiture ? Je vous la rembourse sur le champ !* » Le client refuse. Il lui répond : « *Ecoutez Monsieur, je suis Gabriel Voisin, vous conduisez tellement mal que je refuse que quelqu'un comme vous conduise une de mes voitures, vous n'en êtes pas digne !* ». Gabriel Voisin lui a rédigé un chèque de remboursement et a récupéré sa voiture…
2. Un client rencontre Gabriel Voisin et lui indique qu'il veut bien acheter l'une de ses voitures à la condition expresse qu'elle roule à 120 km/h ; celui-ci lui garantit. Le client mécontent revient quelques jours plus tard, car la voiture ne fait que 118 km/h et il n'en veut plus. Gabriel Voisin l'essaie, seul. Effectivement, 118 km/h… Il lui demande alors de lui confier la voiture pour quelques réglages dans la soirée, et lui donne rendez-vous le lendemain matin. En fait, Gabriel Voisin, dans la nuit est allé déterrer et rapprocher la borne kilométrique, pour que le lendemain avec son client à bord, au chronomètre, la voiture fasse bien 120 km/h. Le client est reparti ravi !

CITROËN

Roger BRIOULT dans les années 1975-80 pense écrire un livre qui porte sur l'histoire du bureau d'étude du constructeur Citroën : « Nées de pères inconnus ». Il reçoit chez lui un par un, chaque ingénieur, et en 1987, édite les deux tomes d'un énorme travail de rencontres, recherches, et synthèse de ce constructeur avant-gardiste. Le titre choisi sera finalement : « Histoire du bureau d'étude de Citroën ».

IDÉES NOVATRICES

* Avant la date, début d'une idée de la création de la chasse d'eau à deux vitesses (pour économiser l'eau)
* De sa carte de visite avec au recto sa photo de face, et au verso sa photo de dos
* Shell voulant un slogan publicitaire accrocheur en avait parlé à Roger, qui avait proposé « *c'est Shell que j'aime car elle me tient par l'essence* », slogan qui n'a pas été retenu car trop osé pour l'époque
* De même, pour la ceinture de sécurité, le slogan « *si tu cliques pas, tu claques* » n'avait pas lui non plus été retenu…

LA 2 CV

La "dernière" des 2CV

Dès 1975-78, Roger apprend que Citroën souhaite arrêter la production de cette voiture mythique qu'est la 2 CV ; il sait qu'il ne pourra jamais avoir la 1ère fabriquée, mais il aura au moins la dernière !
Il passe alors une commande étonnante au service commercial (et en avance) : celle de lui réserver et lui vendre la dernière 2CV qui sortira des chaînes françaises. On le prend pour un fou. Il réitère sa commande pendant 14 ans, et en 1988, achète enfin la dernière 2 CV gris cormoran qu'on lui livre, enfin, sur une remorque, avec juste 5 km au compteur ! « *Je veux qu'elle soit vierge et grand-mère !* ».

CONCLUSION

Pour qui l'a côtoyé, Roger Brioult est un personnage atypique, visionnaire, plein d'humour, passionné, empêcheur de tourner en rond, colérique et qui ne laissait pas indifférent !

Lydie BRIOULT

1

2

3

1 **La France Automobile 1896**, 1re année, 48 numéros, reliée en 1 volume. 400 / 600 €

2 **La France Automobile 1897**, 2e année, 52 numéros, reliée en 1 volume. 300 / 400 €

3 **La France Automobile 1898**, 3e année, 52 numéros + le numéro spécial : les ateliers De Dion-Bouton, reliée en 1 volume. 300 / 400 €

4 **La France Automobile 1899**, 4e année, 53 numéros, reliée en 1 volume. 300 / 400 €

5 **La France Automobile 1900**, 5e année, 72 numéros, reliée en 1 volume. 200 / 300 €

6 **La France Automobile 1901**, 6e année, 52 numéros, reliée en 1 volume. 200 / 300 €

7 **La France Automobile 1902**, 7e année, 52 numéros + le numéro spécial : les ateliers De Dion-Bouton, reliée en 1 volume. 200 / 300 €

8 **La France Automobile 1903**, 8e année, 52 numéros, reliée en 1 volume. 200 / 300 €

9 **La France Automobile 1904**, 9e année, 53 numéros, reliée en 1 volume. 200 / 300 €

10 **La France Automobile 1905**, 10e année, 52 numéros, reliée en 1 volume. 200 / 300 €

11 **La France Automobile 1906**, 11e année, 52 numéros, reliée en 1 volume. 200 / 300 €

12 **La France Automobile 1907**, 12e année, 52 numéros, reliée en 1 volume. 200 / 300 €

13 **La France Automobile 1908**, 13e année, 52 numéros, reliée en 1 volume. 200 / 300 €

14 **OMNIA 1907** n° 103 et du n° 157 (1909) jusqu'au 170 et du n° 172 au n° 182 ; soit 26 numéros. 150 / 250 €

15 **OMNIA 1910** du 2 Avril 1910 au 31 Décembre 1910 ; soit 36 numéros. 200 / 300 €

16 **OMNIA 1911** du 7 Janvier 1910 au 16 Décembre 1911 ; soit 40 numéros. 200 / 300 €

17 **OMNIA 1912** du 13 Janvier 1912 au 28 Décembre 1912 ; soit 40 numéros. 200 / 300 €

18 **OMNIA 1913** du 31 Mai 1913 au 1er aout 1914 ; soit 9 numéros. 100 / 150 €

19 **OMNIA 1920** Mai (nouvelle série n°1), Juin, Juillet, Août, Octobre et Novembre ; soit 6 numéros. 80 / 120 €

20 **OMNIA 1921** Janvier, Février, Mars, Avril, Mai, Juin, Juillet, Août, Septembre, Octobre, Décembre, soit 11 numéros. 100 / 150 €

21 **OMNIA 1922** Janvier, février, Mars, Avril, Mai, Juin, Juillet, Septembre, Décembre ; soit 10 numéros. 100 / 150 €

22 **OMNIA 1923** Année complète ; soit 12 numéros. 100 / 150 €

23 **OMNIA 1924** Année complète ; soit 12 numéros. 100 / 150 €

24 **OMNIA 1925** Janvier, Février, Mars, Avril, Mai, Juin, Juillet, Septembre, Octobre, Novembre, Décembre ; soit 11 numéros. 100 / 150 €

25 **OMNIA 1926** Année complète ; soit 12 numéros. 100 / 150 €

26 **OMNIA 1927** Janvier, Février, Mars, Avril, Mai, Juin, Août, Septembre, Octobre, Novembre, Décembre ; soit 11 numéros. 100 / 150 €

27 **OMNIA 1928** Année complète ; soit 12 numéros. 100 / 150 €

28 **OMNIA 1929** Année complète ; soit 12 numéros. 100 / 150 €

29 **OMNIA 1930** Janvier, Février, Mai, Octobre, Novembre, Décembre ; soit 6 numéros. 50 / 80 €

14

35

36

37

30 L'Album du Fanatique de l'automobile, les 18 premiers numéros et divers. 80 / 120 €

31 Automobiles Quaterly, 21 numéros. 50 / 80 €

32 Lot comprenant « **Collection Histoires d'Autos** » « **Les Renault de Louis Renault** » par Pierre Dumont ; « **Peugeot d'hier et d'avant-hier** » par Pierre Dumont ; « **Les Ford d'Henry Ford** » par Pierre Dumont ; « **Citroën, l'histoire et les secrets de son bureau d'études** » par Roger Brioult (tome 1 et 2) ; ainsi que « **Les secrets des Mini** » par Laurence Pomeroy ; « **L'étoile du pilotage** » par Piero Taruffi ; « **1 000 conseils pour rouler 200 000 km sans problème** » par HM Cholet ; « **Les véhicules hors-série** » par J Borgé et N Viasnoff ; « **Comment vivre avec l'automobile** » par M Roche ; « **Fiat en chiffres** » ; « **Les métiers de l'automobile** » par J Foulon ; « **Moteurs hors-bord** » EPA. ; ainsi qu'un lot « **L'automobiliste** » 25 numéros. 100 / 150 €

33 Lot comprenant « **L'Anthologie Automobile** » 29 numéros ; « **Le dictionnaire marabout des voitures de sport et de compétition** » par E Tragatsch en 3 tomes ; « **L'almanach de la vie de l'auto** » en 9 tomes ; ainsi que le livre « **Automobiles Delahaye 60 années d'une réputation sans faiblesse** » par J Rousseau et P Charbonneaux, dédicacé par l'auteur. 100 / 150 €

34 Lot Grégoire comprenant « **Des autos et des mots** » par J.A. Grégoire ; « **Les fanatiques** » par J.A. Grégoire (dédicacé par l'auteur) ; « **Vivre sans pétrole** » par J.A. Grégoire (dédicacé par l'auteur) ; « **L'ingénieur de l'automobile** » par J.A. Grégoire ; « **L'automobile de la pénurie** » par J.A. Grégoire (dédicacé par l'auteur) ; « **24 heures au Mans** » par J.A. Grégoire (dédicacé par l'auteur) ; « **50 ans d'automobile** » par J.A. Grégoire (dédicacé par l'auteur) ; « **50 ans d'automobile** » tome 2 la voiture électrique par J.A. Grégoire (dédicacé par l'auteur) ; « **Toutes mes automobiles** » par J.A. Grégoire, avec son dossier de presse et 2 photographies. 100 / 150 €

35 Important lot Citroën comprenant « **60 ans de style et de prototype Citroën** » par R Gouyot et C Bonnaud, dédicacé par les auteurs ; « **Citroën, un génie d'avance** » par D Pagneux, « **Citroën en compétition** » par D Pagneux, « **Citroën 1919-1986, encyclopédie de l'affiche** » ; « **La 2cv 40 ans d'amour** » par F Sabatès, dédicacé par l'auteur ; « **La DS objet de culte** » par F Sabatès ; « **Icones Citroën coupés et cabriolets** » par F Allain ; « **Icones Citroën 2cv** » par F Allain ; « **Icones Citroën Méhari** » par F Allain ; « **La Croisière jaune Citroën** » par F Sabatès ; « **La Croisière noire Citroën** » par F Sabatès ; « **Citroën 1919- 1939** » 1967 ; « **Citroën SM** » par O de Serres ; « **Quai de Javel Quai André Citroën** » par P Dumont dédicacé par l'auteur ; « **Citroën Quai de Javel Quai André Citroën** » tome 2, par P Dumont dédicacé par l'auteur ; « **Citroën l'histoire et les secrets de son bureau d'études** » tome 1 et 2 par Roger Brioult ; « **Citroën SM** » par M Sauzay ; « **L'album de la DS** » par J Borgé et N Viasnoff ; « **La Méhari de mon père** » par F Allain et JM Defrance ; « **La 2cv de mon père** » par A Demetz ; « **La DS de mon père** » par D Pagneux ; « **L'histoire d'André Citroën** » par C Rocherand ; « **André Citroën le précurseur** » par M Norroy ; « **L'épopée de la Croisière jaune** » par J Wolgensinger. 150 / 250 €

36 Important lot comprenant « **Dossiers chronologiques Renault** » tomes 1 et 2 par G Hatry et C Le Maître ; « **Le roman de Renault** » par E Seidler ; « **Matra de route** » par D Pagneux ; « **Peugeot l'aventure automobile** » par D Pagneux ; « **Rolls Royce** » par J Borgé et N Viasnoff ; « **Illustrated history of Ford 1903-1970** » par G H Dammann ; « **Panhard ses voitures d'après-guerre** » par B Vermeylen ; « **Le guide de la 4 cv** » par J Latouille et JM Felten ; « **Le guide de la 203** » par D Pagneux ; « **La Panhard de mon père** » par Y Lelay et B Vermeylen ; « **Peugeot sous le signe du Lion** » par P Dumont dédicacé par l'auteur ; « **The Rolls Royce Motor Car** » par A Bird et I Hallows ; « **Renault 1898 1965** » par Y Richard ; « **Peugeot 60 ans de cabriolets** » par Peugeot ; « **Panhard la doyenne d'avant-garde** » par P Dumont dédicacé par l'auteur ; « **La fabuleuse aventure d'Hotchkiss 1904-1954** » par P Fouquet-Hatevilain ; « **Emile Mthis constructeur automobile** » par JF Blattner ; « **The Lincoln Continental** » par O Ritch ; « **Toutes les Fiat** » ; « **L'épopée Bugatti** » par L'Ebé Bugatti. 250 / 350 €

37 Important lot comprenant « **Twenty Silver Ghosts** » par Phil May ; « **Early Motor Cars 1904 1915** » par G A Olivier ; « **Le grandi Fiat** » par Anselmi ; « **Au temps des automobilistes** » par P Dumont ; « **Cent ans d'automobile française** » par J Rousseau et JP Caron ; « **Graphicar** » par C Bertieri ; « **Humourcar** » par C Bertieri ; « **Comicar** » par C Bertieri ; « **Hauts-de-Seine berceau de l'automobile** » par J Fondin, dédicacé par l'auteur ; « **Joies de l'automobile** » par G Guérithault ; « **Le monde fascinant des autos** » par P Roberts ; « **80 ans de publicité Citroën et toujours 20 ans** » par J Séguéla ; « **La Collection Schlumpf** » ; « **Archives de l'automobile** » par J Borgé et N Viasnoff ; « **Autohobby** » par M Bossi ; « **The Golden Age of the American Racing Car** » par G Borgeson ; « **La restauration des voitures de collection** » par Roger Brioult. 250 / 350 €

46

48

38 Important lot comprenant « **Les plus belles voitures d'époque** » par G Rogliatti ; « **Moteurs à essence** » par Roger Brioult ; « **L'art de construire des modèles réduits** » par D Puiboube ; « **Automobiles d'autrefois** » ; « **Jean Antem carrosserie française** » par D Pagneux ; « **Les 20 plus belles voitures du monde** » ; « **L'année automobile** » n° 19, 20 et 21 ; « **André Lefebvre, de la Voisin Laboratoire à la Citroën DS** » par GP Berk ; « **Mes quarante ans chez Fiat** » par D Giacosa ; « **Les plus belles voitures du monde** » par J Rousseau et M Iatca ; « **Les automobiles** » par C Pick ; « **Delage, une belle voiture française…** » par P Yvelin, J Rousseau et P Charbonneaux, limité à 1 000 ex (n° 827) ; « **Bernard Buffet L'automobile** » ; « **Les voitures françaises de 1920 à 1925** » par P Dumont ; « **L'Auto** » par D Merlin dédicacé par l'auteur ; « **Les automobiles dans le monde de 1770 à aujourd'hui** » par P Olyslager ; « **Ainsi naquit l'automobile** » tomes 1 et 2 par J Ickx ; « **50 ans d'automobile** » par JA Gregoire ; « **Ces voitures qui tuent** » par R Nader avec les annotations techniques concernant les voitures françaises par Roger Brioult ; « **La Terre en rond** » par JC Baudot et J Séguéla dédicacé par l'auteur ; « **le siècle de l'automobile** » par le conservatoire national des arts et métiers. 250 / 350 €

39 Lot comprenant « **L'historique de la course automobile 1894 1978** » par E Cohin ; « **Cinquante ans de compétitions automobiles** » par P Yvelin ; « **L'épopée Matra Sports** » par RJ Roux dédicacé par l'auteur ; « **Histoire du sport automobile** » par R Flower avec le communiqué de presse de l'époque ; « **La compétition automobile** » par J Fondin, dédicacé par l'auteur ; « **Caravane Panhard IC16** » par E MM Gillet ; « **Monte Carlo 60 ans de rallye** » par JF Jacob ; « **L'année motocycliste** » 1974 1975 ; « **La légende Harley Davidson** » par G Lhote ; « **Les vraies Motos 1896 1950** » par C Rey et H Louis dédicacé par l'auteur ; « **Encyclopédie de la moto** » par P Henshaw ; « **Motocycles d'autrefois** » ; « **The Harley Davidson story** » ; « **Les motos et la guerre** » par J Borgé et N Viasnoff ; « **Pilote de moto** » par A Sernin. 250 / 350 €

40 Lot comprenant **70 classeurs de Revue Technique Automobile** de 1946 à 1983. 350 / 500 €

41 Lot comprenant **14 classeurs de Revue Technique Motocycliste** de 1948 à 1958. 200 / 300 €

42 Lot comprenant **12 classeurs d'Auto Expertise** de 1966 à 1975 et **9 classeurs Service Carrosserie** de 1963 à 1974. 200 / 300 €

43 Lot comprenant « **Graphicar** » par C Bertieri ; « **Humourcar** » par C Bertieri ; « **Bus Story** » par C Bertieri ; « **Ces voitures qu'on aime tant** » par JP Foucault ; « **Ligne Fiat** » ; « **Ile Seguin** » par JL Loubet ; « **100 ans d'automobile** » par F Sabates. 50 / 80 €

44 Jouet CIJ représentant le camion **Renault 5 tonnes** camionnage réf 6/17 de 1948 version sans phare, avec son échelle et sa clé. 150 / 250 €

45 Jouet Citroën, le châssis **C6** démontable. 150 / 250 €

46 Citroën 5 HP NSE réf 1122 par France Jouet, avec son mode d'emploi. 50 / 80 €

47 Maquette plastique représentant une automobile **LADA**, long 30,5 cm. 50 / 80 €

48 Rolls Royce Phantom II Drop Head Sedanca Coupé 1932 par Pocher, accompagnée de sa notice de montage et de photographies d'époque du montage. 250 / 350 €

49 Citroën DS 19 téléguidée de marque Gégé, années 50. 60 / 90 €

50 Vide-poche en céramique représentant une **Fiat**, signé Vibi Torino. 50 / 80 €

51 Lot de 9 maquettes représentant des automobiles de course. 40 / 60 €

52 Lot comprenant 17 miniatures. 80 / 120 €

53 Lot comprenant 56 miniatures. 150 / 250 €

54 Lot comprenant 67 miniatures. 150 / 250 €

55 Lot comprenant 21 miniatures. 80 / 120 €

56 Lot comprenant 40 miniatures. 100 / 150 €

57 Lot comprenant 36 miniatures. 100 / 150 €

58 Lot comprenant 64 miniatures. 150 / 250 €

59 Lot comprenant 13 miniatures. 50 / 80 €

60 Lot comprenant 51 miniatures. 150 / 250 €

61 Lot comprenant 66 miniatures. 150 / 250 €

(ET À DIVERS…)

62 Plaque émaillée double-face « **Huiles Renault** ». 100 / 150 €

63 Plaque émaillée double-face « **Le guide de l'Auto** ». 100 / 150 €

64 Plaque « **Michelin** » double-face et son support. 80 / 120 €

65 Lot de plaques émaillées « **Bougies Eyqem** » avec son thermomètre ; « **Huiles Total** » ; « **Sachs service** ». 100 / 150 €

66 Plaque représentant la carte **Michelin de 1967**. 50 / 80 €

67 Lot de 3 plaques **Michelin**. 50 / 80 €

68 Lot de 4 plaques. 50 / 80 €

69 Lot de 3 plaques émaillées de signalisation. 50 / 80 €

70 Plaque émaillée double-face « **Novemail** ». 80 / 120 €

71 Lot de 2 plaques émaillées. 50 / 80 €

72 Lot de 4 plaques émaillées. 50 / 80 €

73 Présentoir Bonhomme **Michelin**. 50 / 80 €

74 Bonhomme Michelin. 100 / 150 €

76

88

78

85

75 **Plaque émaillée** double-face **AVIA** 165 x 125 cm. 100 / 150 €

76 **Rare plaque émaillée** du Pégase de **Mobil Oil**. 2,60 x 1,80 m 500 / 700 €

77 « **L'Automobile des origines à 1900** » par **Hergé**. Première édition Dargaud 1953, avec les 60 chromos. 50 / 80 €

78 **Très bel exemplaire** du « **Bugatti-Magnum** », par H. Conway et M. Sauzay, EPA, 1989. 350 / 550 €

79 **Panhard & Levassor**, par B. Vermelen, ETAI, 2005, **Panhard, la doyenne d'avant-guerre**, par B. Perrot, EPA, 1979, **Panhard, les premiers tours de roue**, par B. Perrot, 1991, **Les Panhard et Levassor**, par C. Aiche Sarre, ETAI, 2000, **Panhard, toute l'histoire**, par B. Perrot, EPA, 1983. 80 / 120 €

80 **Peugeot**, un lot de 7 livres comprenant notamment **Toutes les Peugeot**, par R. Bellu, **1980, Peugeot de la crinoline à la 404,** par René Sibillot, **1960, Peugeot d'hier et d'avant-hier**, par Pierre Dumont, Edifree, **1983, Peugeot, sous le signe du lion**, par Pierre Dumont, EPA, 1976. 100 / 150 €

81 **Citroën**, un lot comprenant 6 livres dont **Toutes les Citroën**, par R. Bellu, 1979, avec dédicace de l'auteur à Lucien Loreille, **Citroën Quai de javel, Quai André Citroën**, par Pierre Dumont, EPA, 1973, avec dédicace de l'auteur à Lucien Loreille, **Citroën Quai de javel, Quai André Citroën Tome 2**, par Pierre Dumont, EPA, 1978, exemplaire numéroté 211, **Citroën 5 HP,** par Bernard Laurent, 2006, **Citroën SM,** par M. Sauzay et Jeff Daniels, 1981, avec dédicace de M. Sauzay à L. Loreille. 100 / 150 €

82 **Citroën**, un lot comprenant 4 Livres: **Le grand livre de la traction avant**, par O.de Serres, EPA, 1984, **L'album de la Traction Avant**, par Jacques Borgé et Nicolas Viasnoff, EPA, 1978, **La Traction, un roman d'amour**, par Jacques Borgé et Nicolas Viasnoff, Balland, 1975, **La Traction, en 300 photos**, par Jacques Borgé et Nicolas Viasnoff, Balland, 1975, avec dédicaces des auteurs à Lucien Loreille. 80 / 120 €

83 **Citroën**, un lot comprenant 4 almanachs, soit les années 1932, 1933, 1934 et 1935. 50 / 80 €

84 **L'épopée Bugatti**, par L'Ebé Bugatti, 1966, exemplaire numéroté 533 et dédicacé par l'auteur à Lucien Loreille on y ajoute **Archives d'une Passion**, par Raffaelli Antoine, 1997, édition Maeght, Prix de l'Académie Bellecourt 1997, exemplaire dédicacé par l'auteur et l'éditeur, avec quelques remarques de Lucien Loreille extrêmement intéressantes. 80 / 120 €

85 **BUGATTI** : lot comprenant des catalogues sur les types 43, 43A et 50, plus un catalogue de chez Bucar-Zürich avec les type 40, 43A, 44, 46, 49 et 50 ainsi qu'un beau document en allemand avec photos des types 50, 41 et 55. 200 / 300 €

86 **Lorraine-Dietrich** : très belle croix de lorraine d'un modèle monté sur les voitures de la marque jusqu'à 1914, sur présentoir en bois. 50 / 80 €

87 **Nappe** reproduisant la célèbre affiche Bugatti de Gerold, 115 x 145 cm, offerte à Lucien Loreille à l'occasion d'un Rallye, état neuf, jamais servi. 40 / 60 €

87bis **Lithographie** de Moitrier, contresigné et dédicacé par l'auteur. 100 / 150 €

88 **Lot** comprenant 2 jouets JOUSTRA : une Renault R8 à friction de la série cadet, et une Renault Floride à friction. 100 / 150 €

89 **Rare Jouet JOUSTRA** représentant un camion et son porte voitures 50 / 80 €

90 **Lot** comprenant 2 automobiles miniatures de course pour circuit électrique de marque Circuit 24. 50 / 80 €

91 **CITROEN**, lot comprenant 39 miniatures au 1/43e. 100 / 150 €

92 **Lot de 24 miniatures** au 1/43e (Dinky Toys, …). 50 / 80 €

93 **Lot** comprenant un circuit électrique avec ses miniatures Scalextric au 1/32e. 50 / 80 €

94 **Lot** comprenant 3 motos miniatures (Yamaha, Gorilla et Honda) 50 / 80 €

95 **Lot** comprenant 17 avions miniatures (Dinky Toys, Solido, …) 50 / 80 €

96 **MECCANO** Engineering in miniature, c1920. 150 / 200 €

97 **Lot** comprenant **4 Dinky Toys** avec leurs boîtes et un bateau (années 60) fonctionnant à piles. 50 / 80 €

98 **Lot** de Trains **JOUEF** HO. 80 / 120 €

99 **Lot JOUEF** avec pont tournant et **BING** BVR BAVARIA. 100 / 150 €

100 **Lot** comprenant une miniature **Ferrari F40** par Franklin Mint accompagnée d'une **écharpe FERRARI**. 80 / 120 €

101 **Lot** comprenant 2 **manuels Techniques** PORSCHE 911 SC et Turbo et 944 S2 et Turbo. 50 / 80 €

102 **Lot** de différentes revues **Cavallino, World in red et Autorétro**. 40 / 60 €

103 **Lot** comprenant **2 illustrations** encadrées de **Géo Ham**, représentant les 3 Simca Sport au Grand Prix de Spa en 1936 et la caravane des Simca 5 au Tour de France. 50 / 80 €

104 **Malle de transport** avec sa clé. 100 / 150 €

105 **LALIQUE** « *Libellule* » : **Bouchon de radiateur,** édition série limitée en cristal, n'existe plus et ne sera pas reproduit. 1 000 / 1 500 €

106 **LALIQUE** « *Libellule* » : **Bouchon de radiateur**, édition série limitée en cristal, n'existe plus et ne sera pas reproduit. Modèle bleu. 1 000 / 1 500 €

107 **Lot MICHELIN** comprenant 2 anciens crics (2 000 kg et 500 kg) et une publicité d'époque. 80 / 120 €

107bis **Important lot** de pièces détachées. 150 / 250 €

RAOUL W.

Cet artiste est né en 1959, et après plusieurs années de carrosserie dans la restauration de véhicules de collection, le travail du métal est devenu une seconde nature pour Eric, de son vrai prénom. En 2006, après avoir tant travaillé sur les dessins des autres, il se lance dans la création en métal, et le détournement d'objet en tout genre. Chaque création qu'il signe, possède sa propre histoire au gré de ses envies, de ses émotions, et de son souhait d'y insérer des éléments anciens ou de récupération. Sa production est volontairement limitée, selon ses envies.

108 **BUGATTI**, sculpture lettre en acier vernis, hauteur 30 cm, sur socle en cuir bleu. 150 / 250 €

109 **TRIUMPH**, sculpture lettre acier vernis, hauteur 30 cm, sur socle en cuir rouge. 150 / 250 €

110 **MASERATI**, sculpture lettre acier vernis, hauteur 30 cm, sur socle en cuir bordeaux. 150 / 250 €

111 "**Rêve de gosse**" Dimensions : 90 x 90 cm
Technique : encadrement inox noir, accumulation de voitures miniatures. 350 /450 €

112 **Sujet de manège** des années 60, « **SOLEX F4** » (réplique du célèbre Vélo Solex 3800), en métal peint. 150 / 250 €

113 **Sujet de manège** des années 60, « **Moto** » 100 / 150 €

114 **Sujet de manège** des années 60, « **Moto avec side-car** » 200 / 250 €

115 **Sujet de manège** des années 60, « **Automobile** » 250 / 350 €

116 **Sujet de manège** des années 60, « **Bateau** » 250 / 350 €

117 **Sujet de manège** des années 60, « **Moto fusée** » 100 / 150 €

118 **Sujet de manège** des années 60, « **Vélomoteur** », ainsi qu'un vélo. 100 / 150 €

119 **Automobile à pédales**. 100 / 150 €

120 **Lot** de 2 automobiles à pédales. 100 / 150 €

104

105

106

108

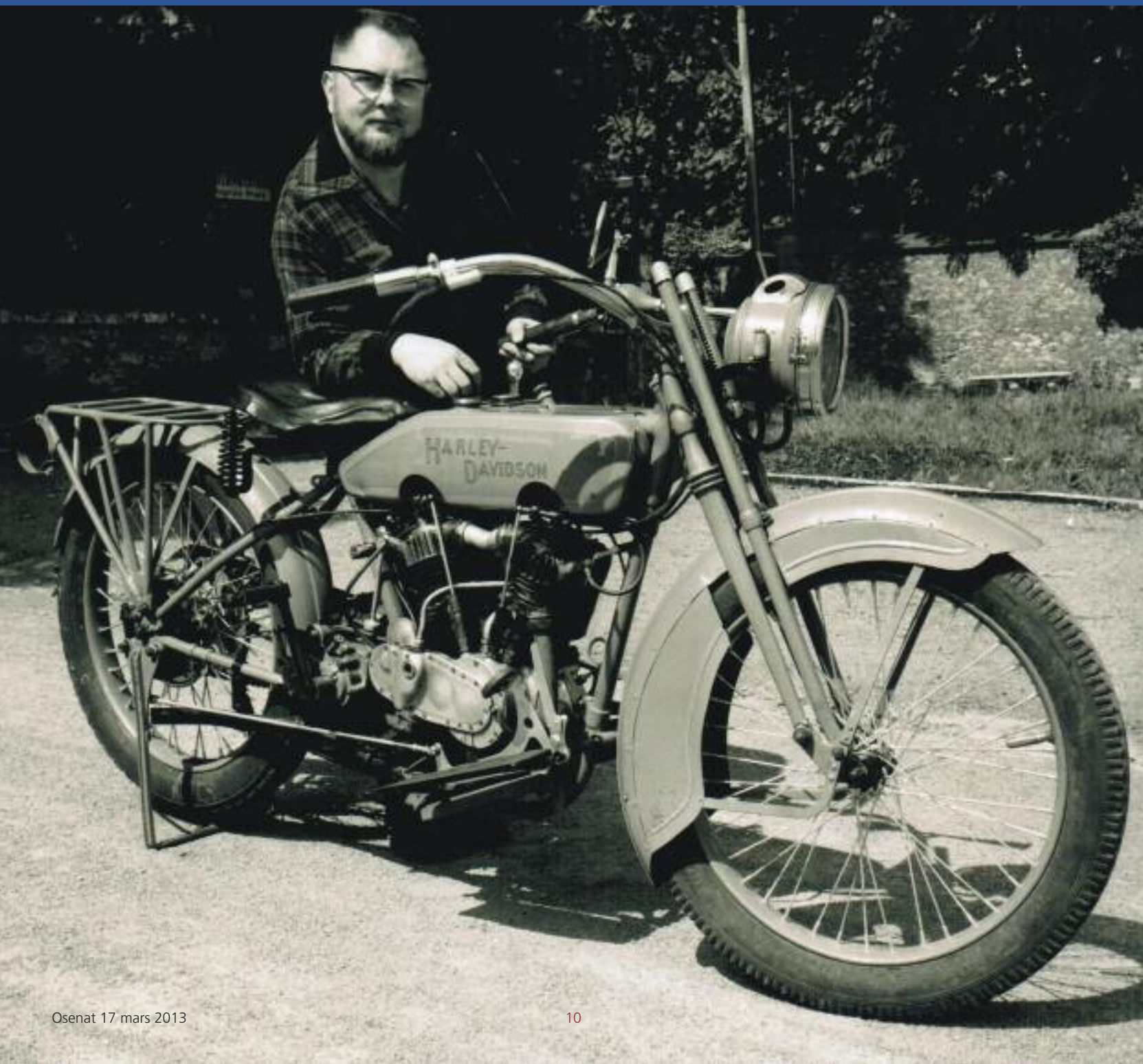
109

111

114

115

MOTOS
de Collection



201
1962 SOLEX 2200
€ 100 / 150

Date de Fabrication 1961/1964
Cylindrée 49 cm³ pour 0,7 cv
Vitesse max. 30 km/h
Quantité fabriquée 1 081 292 unités
Particularités : Antiparasitage
Moteur plus puissant que celui du 1700

Le Solex S2200 est le premier Solex avec un antiparasitage. Cette amélioration exigée par la popularisation des radios se traduit par le capotage de la bougie par le filtre à air. La culasse est donc différente des modèles précédents.
Le moteur du S2200 a été retravaillé pour offrir plus de puissance, 0,7 cv au lieu des 0,5 cv mis à disposition jusque là.
Le S2200 été commercialisé de 1961 à 1964 et battra quelques records de ventes annuelles.
Le modèle présenté est complet avec son fameux bidon de "Solexine" d'époque fixé sur la fourche avant !

202
c1950 MOTOBECANE Type AV3
€ 100 / 150

Mobylette type AV3
Cadre n° 470306
Moteur 49 cm³

A mi chemin entre moto et vélo !!
La construction du prototype en 1949 consista surtout à un assemblage d'éléments existants sur d'autres machines. C'est une bicyclette datant de 1938, dont le cadre fut renforcé, qui servit de base à la partie cycle.
Le moteur, à peine modifié, était celui du "Poney" dont la cylindrée avait déjà été ramenée de 63 cm³ à 50 cm³.

203
1949 MOTOBECANE MOTOCONFORT Type U2C
€ 200 / 300

Cadre n° 531997
Moteur n° 53Z506
Marque : Motoconfort
Type : U2C
Energie : Essence
Puiss : 2 cv
Vitesse maxi : 90 km/h
Poids : 87 kg

Moteur
Cylindrée : 175 cm³ (174,837)
Régime :
4 100 à 5.700 t/m
Rapport volumétrique
6,3 à 6,4
Distribution : Culbutée
Cycle : 4 temps

204
1953 PALOMA Type P 500 “Luxe”
€ 100 / 150

Cadre n° 01437
Moteur de 49 cm³

La société PALOMA (Michel Humblot) a été créée à Saint-Ouen.
Au début des années 1950 jusqu’en 1969 Paloma construit des machines élégantes avec des moteurs de 49 cc à 123 cc en utilisant les moteurs deux temps Lavalette et René Gillet.

Ce modèle P500 “Luxe” (à remettre en route) reçoit des modifications notables sont visibles par rapport au modèle standard. Le phare est fixé désormais sur la fourche et non plus sur le garde boue avant et surtout la nouvelle fourche est télescopique et non plus type bicyclette.

205
1953 PALOMA Type P 500 “Luxe”
€ 100 / 150

Cadre n° 105460
Moteur de 49 cm³

Le modèle Paloma 500 « Cassique ou Standard », reconnaissable grâce à son simple phare de bicyclette posé sur le garde boue avant, et également par la fourche type bicyclette.
Pour la Paloma 500 Type “luxe”, les modifications notables sont visibles au phare fixé sur la fourche incluant le compteur, et surtout la fourche télescopique !

Ce modèle (à remettre en route) est une Type “Luxe” : des modifications notables sont visibles par rapport au modèle “Standard”. Le phare est fixé désormais sur la fourche et non plus sur le garde boue avant et surtout la nouvelle fourche est télescopique et non plus type bicyclette.

206
1955 VESPA Piaggio
€ 400 / 600

Moteur 2 temps
balayage en croix
Cylindre horizontal en fonte et culasse en alliage léger
Cylindrée 123,67 cm³
Alésage 54 mm - Course 54 mm
3 vitesses

Scooter Magazine en janvier 1953 décrivait ce scooter VESPA : « Véhicule à 2 fins : Ville et route. Le nombre croissant de scooters circulant au hasard des rues, prouve la parfaite adaptation de la Vespa à la circulation urbaine. D’autre part, les raids effectués par Georges Monneret, ont magistralement démontré les possibilités du moteur, en ce qui concerne les longs parcours et les efforts prolongés en charge ».
Le modèle présenté (à remettre en route) est complet

207
1954 VÉLOCETTE Type LE200
€ 600 / 800

Type LE 200
Cadre n° 20720
Moteur 200 cm³

Lorsqu'apparut pour la 1re fois sur le marché la 150 LE Velocette, nombre de motocyclistes ne purent certainement s'empêcher de sourire en songeant aux prestigieuses KTT que la marque promenait sur les circuits d'Europe. Comment une firme aussi célèbre en compétition avait-elle pu créer un véhicule aussi révolutionnaire et peu conventionnel ?

Il fallait créer une machine pour M. « Tout le monde », une machine souple, silencieuse, d'un entretien réduit. Dès sa parution et le 1er moment de surprise passé, la « LE » rencontra en Angleterre un succès mérité et le modèle présenté (à remettre en route) bénéficiait de la 2e série c'est-à-dire un moteur de 200 cm³, d'une 2e vitesse plus longue, d'un renforcement de l'embiellage et d'un circuit de graissage amélioré. Ce modèle conserve sa place entre la moto et le scooter. Essai de l'époque à Montlhéry : « La 1re impression, en chevauchant la Vélocette est celle d'une parfaite assise, supprimant toute crispation ou fatigue des membres. Mise en route facile (un coup de levier suffit). Démarrage coulé qui ne manque pas de nervosité. La 2e permet d'atteindre le 60/70 au compteur, et à ce moment on peut parfaitement enclencher la 3e sans débrayer, simplement par une légère pression des doigts sur le levier de commande. Le silence est absolu, aucune vibration et ça va vite, ça peut même aller très vite ! …La tenue de route d'une Velocette n'est pas une légende ! ».

Cette Vélocette a été achetée par Roger Brioult en 1971. Elle possède son Owner's handbook.

208
1951 VÉLOCETTE Type LE200
€ 500 / 800

Type LE200
Cadre n° 11147
Moteur 200 cm³

Cette moto a été achetée en juin 1951 par monsieur Godefroy. Roger Brioult l'achète le 30 décembre 1970.

Elle possède son manuel d'instruction d'origine, le spare parts list de 1955.Le dossier comprend des factures, un descriptif complet fait par roger Brioult pour l'entretien de cette vélocette, ainsi que de nombreuses coupures de presse.

209
c1934 MANDILLE & ROUX
€ 300 / 500

Vélomoteur MR
Cadre n° 1142
Moteur Sachs n° 226391

Cette motocyclette est historiquement intéressante : ce type a remporté le Bol d'Or en 1934-1935-1936-1937-1938 MR avec le moteur Sachs de 98 cm³, il a également battu les records à la moyenne horaire de 68 km pendant 24 h. Distance parcourue : 1631 km, supérieure aux 125 et 175 cm³.
Vainqueur en 1936 de la course des petites motos, a battu les records à la vitesse moyenne de 99 km et gagne la course de la Coupe d'argent sur 300 km. Elle gagne en 1939 à Monthléry, la Course des 12 heures (dans sa catégorie), à la moyenne de 74 km.
Cette motocyclette (à remettre en route) a été achetée par Roger Brioult à son 1er propriétaire en 1977.

210
c1911 TERROT-ZEDEL
€ 500 / 800

Cadre n° 3 333
Moteur Zedel n° 21448
A immatriculer en collection

En 1890 Terrot débutait la fabrication des bicyclettes sous l'impulsion de W Duttlinger. La création de Terrot et Cie à Dijon ne débutera qu'en 1903. En 1914, elle est au 4e rang des constructeurs de cycles et motos français. La marque remporta les 24 heures du Bol d'or en 1934.
Cette motocyclette à dater de 1911 selon son numéro de cadre est à remettre en route.
Elle a été achetée par Roger Brioult à Depanoto le 18 septembre 1963 (facture au dossier).

211
1918 HARLEY DAVIDSON
€ 10 000 / 15 000

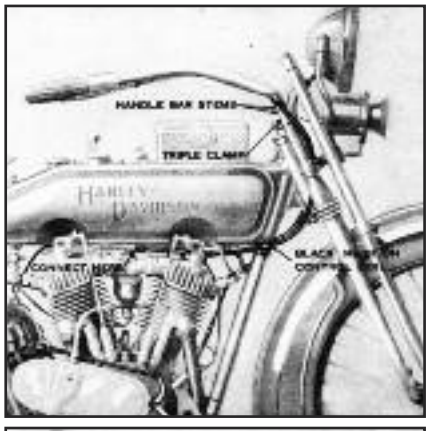
Moteur n° 18T12656
Puissance : 61 CI soit 1 000 cm³
Boîte de vitesses n°16631
3 vitesses
Magnéto R Bosch n° 2642847
Soupapes latérales
Side car avec châssis d'origine
Carrosserie refaite
Phare avant Old Sol Hawthorne
(Carte grise française indiquant 18T N°5665 du 19 01 1921)

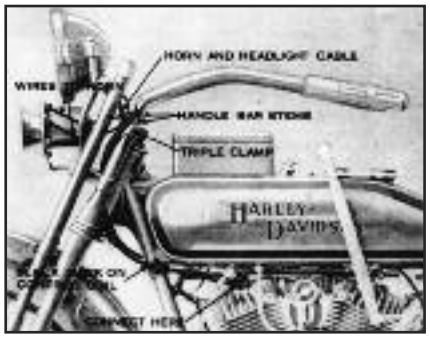
La Harley dans le salon

Le 6 avril 1917, les Etats Unis déclarent la guerre à l'Allemagne suite aux attaques par des U-Boot de leurs navires civils. Les Harley-Davidson débarquent en France dans les ports de Boulogne et de St Nazaire. Un tiers des Harley Davidson produites cette année sont vendues aux services des armées. La couleur "Renault Grey" est abandonnée au profit du "Green Oliver".

En 1918, l'effort de guerre est accentué du coté de Milwaukee: la moitié de la production de Harley-Davidson est vendue à l'US Army. 20 000 Harley-Davidson ont été utilisées pendant la première guerre mondiale. Le 12 novembre 1918, le Caporal Roy Holtz est le premier américain à entrer en Allemagne, au guidon d'une Harley-Davidson, bien sur!

Le modèle présenté a été acheté par Roger Brioult le 15 novembre 1962 à monsieur Disset. En 1963, il démontait la moto pour la restaurer (cf photographies dans son salon). En 1965 il écrivait à monsieur Disset « Voici (enfin) les photos de votre Harley et de son side-car, restaurés (et qui roulent fort bien). Je dois vous dire que le side-car m'a donné plus de mal et m'a procuré des dépenses bien supérieures à celles de la moto, mais je suis récompensé car il est superbe. … ». Monsieur Disset lui répondit : « C'est avec plaisir que j'ai reçu les photos de « votre » Harley dans un décor parfait et je vous en remercie bien vivement. Or ce plaisir se mêle le regret de m'être séparé de « mon » vieux side qui m'a donné tant de joies et que j'aimais comme un cavalier aime son cheval. Et aussi s'y mêle la grande satisfaction de le savoir entre vos mains… ».
Qu'il en soit ainsi pour son prochain propriétaire !





212

1969 HARLEY DAVIDSON

€ 6 000 / 8 000

Type FL Electra Glide
Châssis n° 69FL13417
Moteur bicylindre en V de 1280 cm³
N° 69FL13417
1re main 4 673 km !

Pour les Harleyistes, deux évènements majeurs ont marqué l'année 1969 : les Américains marchaient sur la lune et la société American Machine and Foundry Company (AMF), prenait le contrôle de Harley-davidson. Son président Rodney Gott est un grand fan de Harley depuis la seconde guerre mondiale.

Côté compétition, victorieux de l'édition 1968 des 200 miles de Daytona, Cal Rayborn double la mise en 1969 sur une KRTT. Le pilote de San Diego scelle jusqu'à ce jour le palmarès international de la marque. Au total, sur 28 participations depuis 1937, le racing Departement aura remporté 16 victoires. Hormis en 1971, avec Dick Man sur BSA, les 200 miles deviennent la chasse gardée des quatre constructeurs nippons. Mert Lawill gagne le championnat américain de Dirt Track; l' "AMA Grand National".

1969 est également marqué par le film « Easy Rider » joué par Dennis Hopper et Peter Fonda. Il remporte le prix de la première œuvre au festival de Cannes 1969. Preuve est faite que les Harley-Davidson ont aussi un parfum sulfureux et contestataire qui s'inscrit dans la suite du mouvement de mai 1968 et de la guerre du Viet Nam.

Un de mes amis Harleyistes me racontait : « Ce n'est plus possible de rouler vite. J'ai donc choisi la balade tranquille. Je recherchais un modèle équipé d'un moteur en fonte, ça vibre plus mais de là émane davantage l'esprit Harley Davidson. Le moteur est phénoménal comparé à une japonaise ».

Cette exceptionnelle machine de 1re main, avec son célèbre carénage avant avec pare brise est entièrement d'origine et ne totalise que 4 673 km. Un mémoire de plus de 40 pages écrites par Roger Brioult certainement un projet de RTM complète ce dossier.

213
1973 HONDA CB 125
€ 400 / 600

Type K5
Cadre n° 5009363
Moteur bicylindre n° E5 009 566
1re main

La catégorie 125 est certainement celle qui touche la clientèle la plus variée, s'adressant aussi bien au jeune fanatique qu'à l'automobiliste conscient du coté pratique d'une véritable petite moto en circulation urbaine.
Le modèle présenté (à remettre en route) est un modèle K5, modèle qui est apparu en France en janvier 1972 et débute à partir du numéro 5 006 800. Ce modèle change de robe. Le réservoir est de nouvelle forme et d'une seule couleur ainsi que les couvercles des filtres à air.
Les couleurs disponibles étaient le bleu turquoise (modèle présenté) et le rouge. Les différences d'équipement sont les suivantes : compteur et compte-tours séparés, « T » supérieur, potences du guidon et comodos au guidon peints en noir mat, contacteur de stop sur le frein avant en plus de celui du frein arrière, serrure sur la selle et crochets pour prendre les casques, catadiodes de chaque coté de la fourche, béquille latérale, démarreur électrique. Les différences mécaniques sont les suivantes : carburateurs différents, joints aux queues de soupapes.
Cette moto a été achetée neuve en 1973 par Madame Brioult pour profiter de ballades en famille.

Et à divers…

214
1970 Yamaha 360 RT1
€ 3 000 / 4 000

N° de cadre 12100
Années 1970-71
Moteur 351 cm³
Monocylindre refroidi par air
30cv à 6000 tr/mn
Démarrage kick
Boîte 5
Transmission chaîne
Freins à tambours
Pneus en 19"

Machine non importée à l'époque
Bel état d'origine
Révision récente

La Yamaha RT1 est une « Enduro » de grande qualité descendante directement de la 250 DT1. Avec son mono de 351cc à 5 lumières d'admission c'est aussi le plus gros des cinq modèles de la marque disponible à l'époque pour sortir des sentiers battus. C'est une machine aussi à l'aise sur la route qu'en tout terrain, sa première destination. Polyvalente, la RT1 permettait de rouler au quotidien avec ou sans passager pour aller au travail par exemple. Elle était tout aussi capable de longues randonnées en pleine nature pour le plaisir de son pilote ou d'obtenir d'excellents résultats en compétition type rallye ou enduro. Avec ses 30cv, son cadre très rigide et sa solide boîte 5, la RT1 a marqué son époque en remportant de nombreux succès sportifs. Les essais de l'époque parlent d'un très bon moteur d'une excellente position de conduite et d'un confort certain. Les suspensions sont décrites comme très efficaces et les freins comme étant à la hauteur de leur tache. En fait, en 1970 la RT1 était une excellente machine.
La 360 RT1 présentée se trouve dans un très bel état d'origine. Vendue neuve en Californie, seuls trois amateurs se sont partagés la propriété de cet exemplaire depuis sa sortie d'usine. Ce modèle n'a pas été importé en France à l'époque. C'est donc une machine très rare. De plus, elle vient d'être révisée.

215
1967 SOLEX 3800
€ 100 / 150

Type de moteur : Monocylindre 2 temps
Cylindrée: 49 cm³
Alésage course: 39.5
Allumage: A rupteurs
Alimentation : Carburateur à refoulement
Lubrification : Melange
Refroidissement : Air
Puissance: 0,8 ch à 3 500 tr/min
Régime maximal : 4 000 tr/min

Transmission finale : Galet 40 mm
Boîte de vitesses: Transmission directe
Embrayage: Embrayage centrifuge
Vitesse max. : 30 km/h

216
1958 Mobylette PEUGEOT BB1
€ 100 / 150

Moteur monocylindre 49 cm³
Carburateur Gürtner
Cadre tubulaire
Fourche téléscopique
Suspension arrière
à coulisseau

En octobre 1956, Moto-Revue annonce que Peugeot est sur le point de sortir un cyclomoteur, nommé ˝Cyrus˝ qui sera propulsé par un moteur Lavalette. Mal informé, il s'agit du BB2 L qui est lancé en fin d'année 1956. Ce BB est le premier vrai cyclomoteur Peugeot. Il n'emprunte rien à personne.

Son moteur est équipé d'un cylindre en alliage léger est incliné à 30° sur l'avant. L'alésage est revêtu de chrome dur. Le carburateur est un Gürtner D12.D451 dont la prise d'air se trouve relié au tube principal de cadre sous la selle.

Le système de freinage des jantes 19˝ Rigida s'effectue grâce à des moyeux monobloc Prior. L'éclairage est confié à un très joli phare Soubitez Ø110 et un feu rouge Soubitez Catalux 7

Le modèle présenté est à restaurer (Phare avant manquant)

217
Vélomoteur THOMANN
€ 200 / 300

Le modèle présenté est entier et est à restaurer

218
1954 MOTOVESPA 150 Side car
€ 4 000 / 6 000

Cadre n° 95261
Carte grise française

Le 1er Vespa « Européen » !
L'histoire de ce side-car est particulière car chez motoVespa (en Espagne) les Vespa qui ont été vendus dans les années 50 et 60 sont des vrais mélanges de toutes les variétés de Vespa produites par Piaggio Italie. En effet ce scooter possède une coque identique aux modèles italiens de 1950-51 (coque à bourrelets) mais les ailes sont celles du modèle de 1954. Le guidon est celui des modèles 1955-56-57 en Italie (petit format avec comodo rapporté). L'ensemble compteur phare est lui typique Espagne avec un petit compteur carré et un optique incliné vers le bas et de petit diamètre. Quant au moteur, là c'est encore autre chose : c'est un 150 cc avec un cylindre aux larges ailettes (comme un 150 GS) mais admission cylindre sur le côté et carburateur Dell'Orto de 20. La boite de vitesses est comme sur un Acma. Le panier lui est plus classique et s'intègre parfaitement dans l'ensemble. Le châssis est tubulaire et très simple de conception. On peut noter également comme accessoires le pot de détente Abbarth d'époque, les sabots d'ailes, la descente de klaxon, le pare-choc et les enjoliveurs. Il est très rare de trouver un side-car Vespa de chez Motovespa qui plus est dans un état complètement restauré et accessoirisé.

219
1962 HEINKEL Tourist 103 A2
€ 6 000 / 10 000

Cadre n° 0248435
Carte grise française de collection

Le scooter Heinkel Tourist a été fabriqué par Heinkel Flugzeugwerke de 1953 à 1965. Il était vendu comme un scooter haut de gamme. Il était plus cher qu'un Lambretta , et était généralement plus lourd, plus confortable et plus stable. En Angleterre il était surnommé « la Rolls Royce des scooters » et bien sur aux Etats Unis : "la Cadillac des scooters".
Le modèle présenté est issu de la dernière série de Heinkel Tourist.
Sa rareté apparente le Heinkel Tourist à un dinosaure, et son poids l'envoie dans la catégorie mammouth. Une fois attelé à l'excellent side-car Steib, l'ensemble pèse 200 kg soit 50 de plus qu'un Vespa. Heureusement ce handicap de poids sert à la stabilité. Ce 175 cm3, dont la conception fait penser à celle des monos BMW, est très souple. Il offre une courbe de puissance et de couple favorables au tourisme, et bien sur à la conduite d'un side.
Sa bouille inimitable donne l'impression que les scooters des manèges peuvent aller sur la route. Son capital sympathie est énorme. En 1958, un Heinkel valait 400 F de plus qu'une Renault 4 CV !
Ce modèle parfaitement restauré est très rare en France, il a valu à son heureux propriétaire de se voir offrir sa cotisation par le Club Heinkel de … Hollande !

220

1972 SUZUKI GT 380

€ 3 000 / 4 000

Cadre n° 36464
Moteur n° 38848
Cylindrée : 371 cm³
Poids 171 kg
Carte grise française

La Suzuki GT 380 est née en 1972, et avait pour but de remplacer les 350 bicylindres qui étaient dépassées par la concurrence. Ce 3 cylindres deux temps était en fait la demi cylindrée de la 750 GT. La GT380 sera un succès commercial jusqu'en 1979. Elle a été un compromis de puissance et de couple pour être en fait une vraie GT capable d'atteindre le 170 km/h.

Très fiable, faible consommation pour un 2 temps, cette moto (qui a été immatriculée en 1973) est pourvue de nombreux chromes, et d'équipements très complets. L'essai effectué a été très concluant. Ce modèle J innovait également par un système de refroidissement de la culasse du cylindre central, le « Ram Air System ».

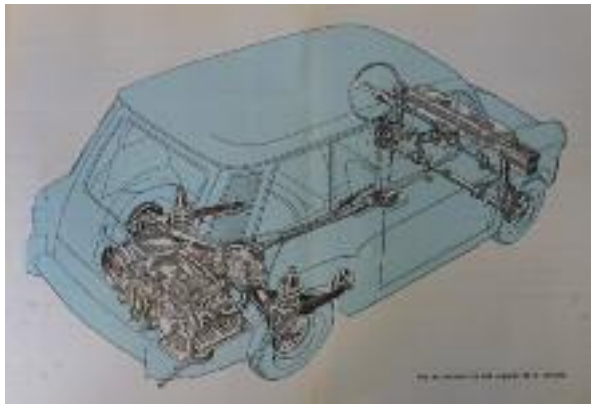
Publicité d'époque

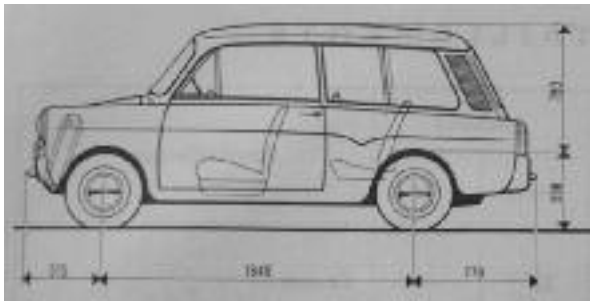
AUTOMOBILES
de Collection

300 1967 AUTOBIANCHI Bianchina Panoramica

Châssis n°120B 166844
Moteur bicylindre à plat
Boîte de vitesses
à 4 rapports

Carte grise française





Eduardo Bianchi commença à fabriquer des vélos dès 1885 dans son usine des Abruzzes puis s'intéressera aux voitures à partir de 1899. Bien que luxueuses, c'est surtout sa production de deux-roues (motos comme vélos) et de véhicules utilitaires qui l'aideront à vivre jusqu'au lendemain de la 2ème guerre mondiale. Les bombardements alliés avaient anéanti l'usine du sud et suite à son décès (accident de voiture en 1946), c'est son fils Giuseppe qui reprend les rênes.

Le brio et les talents d'ingénieur ne manquant pas chez les Bianchis, il faudra néanmoins se tourner vers l'incontournable Fiat afin de trouver les capitaux nécessaires au développement tant souhaité. Naît ainsi le bébé Autobianchi, consortium avant l'heure composé de Fiat, Pirelli et la famille Bianchi qui détient un tiers des parts. Autobianchi sera un laboratoire in vivo particulièrement efficace pour Fiat au fil des ans.

Mais n'emboîtons point le pas à l'histoire. Notre belle petite Bianchina Panoramica de 1967 n'aurait en effet jamais vu le jour sans les soubassements de la petite Fiat 500 dont elle partage l'architecture. La Bianchina Trasformabile (à toile coulissante) fut en effet le premier modèle de la gamme, dévoilée en 1957 au Musée de la Science et des Techniques de Milan. Son nom fait écho à la première voiture d'Eduardo, conçue en 1899.

Le dessin est quant à lui signé Luigi Rapi, de la division « carrosseries spéciales » de Fiat.

C'est en 1960 que la Panoramica est commercialisée, fabriquée sur la même ligne que la Fiat 500 Giardinetta mais légèrement retouchée ci et là pour faire les beaux yeux à une clientèle un peu plus argentée.

Son petit moteur n'est autre que le 499 cm³ refroidi par air de 21 chevaux (moteur de la 500D) auquel les ingénieurs ont savamment fait faire le grand écart, puisqu'il se retrouve à plat (surnommé « sole »), préservant par la même le seuil de chargement, raison d'être première de l'engin. Les solutions techniques sont de premier ordre pour l'époque puisque l'on retrouve des suspensions avant et arrière indépendantes et un freinage assisté entièrement hydraulique. Notre modèle de 1967 est un modèle qui a donc subit le subtil restylage de 1965 (face avant et tableau de bord) et saura accueillir vos sacs de golf ou tournée de pains grâce à ses 10 cm d'empattement supplémentaires (par rapport à une Bianchina berline).

Pour ceux d'entre vous qui se demanderait quelle est la différence entre une Panoramica et une Giardiniera (dénomination commerciale de la Panoramica à partir de 1968), il en est une immédiatement visible puisque l'articulation du hayon se situe au niveau du pavillion pour la première alors qu'elle se trouvera sur le côté gauche pour l'autre. La petite puce transalpine au capital sympathie inimitable saura vous combler par sa facilité d'entretien et sa bouille hors norme.

€ 1 500 / 2 500

301 1948 MORGAN 4/4

Morgan, où une histoire fabuleuse qui traverse les siècles pour être encore aujourd'hui la seule marque mondiale encore aux mains de la famille.

H.F.S. Morgan naît en 1881 dans l'ouest de l'Angleterre. Fils de révérend, il manifeste tôt un intérêt certain pour la mécanique et sera apprenti sur les chemins de fer de la Perfide Albion dès ses 18 ans. Il gravît les échelons et est quelques années plus tard dessinateur industriel au sein de la même compagnie ferroviaire. Poste qu'il occupa pendant 7 ans, son amour de l'automobile l'amenant à se tourner vers cette dernière activité.

Sa première expérience automobile fut quelque peu malencontreuse puisqu'il perdit contrôle d'une voiturette Benz dans une descente, les réparations coûtant à son père la belle somme de 28 livres de l'époque ! Après avoir loué ses voitures à son agent local pendant un certain temps, il décide de s'acheter un Eagle Tandem, drôle d'engin, à trois roues déjà et moteur de Dion 8hp. En 1906 il ouvrit son garage à Malvern Link, depuis lequel il assurait des liaisons par bus Wolseley vers les villes de sa région. Peu de temps après il était officiellement agent Wolseley et Darracq.

C'est un moteur Peugeot qui marquera en quelque sorte le tournant de l'histoire. En effet, l'idée de construire son propre véhicule germait déjà et il acquit un bicylindre 7CV Peugeot refroidi par air avec le projet d'assembler une petite moto. Ce sera finalement un trois-roues, assemblé dans les ateliers du Malvern College avec la bienveillance d'un professeur d'ingénierie, la place manquant dans son garage. Le Morgan Runabout était né ! Solide, léger et aux roues avants indépendantes il n'en fallait pas plus pour générer l'intérêt de nos amis anglais !

Incapable de faire face à la demande, H.F.S. se tourna vers certains constructeurs, qui refusèrent de l'aider à produire son tricycle en masse… Et heureusement ! La Morgan Motor Company vit le jour en 1912 et ses ventes ne cessèrent de progresser, emmenées triomphalement par les très nombreuses victoires sportives (« reliability », records de vitesse, de consommation etc…). En 1914 cependant, la marque se voit interdire de participation au RAC Lightcar Trial en raison de ses 3 roues. Un prototype à 4 roues est alors mis au point, à moteur 4 cylindres Dorman.

La guerre mit une pause forcée à cet entrain mais ce n'était que partie remise, les activités redémarrant de plus belle au lendemain de l'armistice. La première Morgan à quatre roues fit son apparition officielle aux salons de Paris et Londres en 1936, dénommée 4/4 pour ses 4 roues et 4 cylindres. Quelques exemplaires seront mus par un Coventry Climax FWA de 1098cc mais à partir de 1937 un accord est conclu avec la Standard Motor Company qui fournira son 4 cylindres de 1267cc, l'engin propulsant la petite Morgan par l'intermédiaire d'une boîte et différentiel Moss. Elle possède une structure en frêne, un châssis poutre et une suspension à montants coulissants (comme sur les Sizaire et Naudin où certaines Tracta puis bien sûr de nombreuses Lambda).

Le modèle, présenté a été acheté à son 1er propriétaire par Roger Brioult en 1965. Le dossier contient des photographies avec l'ancien propriétaire le jour de l'achat, ainsi que des factures d'époque de la voiture. Cette automobile rare en 1ère série ne manquait pas d'originalité technique, ce qui fait encore aujourd'hui tout son charme.

Châssis n° 1726
Moteur à 4 cylindres
1267 cm³
Carte grise française

Même propriétaire depuis 48 ans

Rare 1re série

Ancien prropriétaire lors de la vente à Roger BRIOULT en 1965

€ 13 000 / 18 000

Osenat 17 mars 2013

302 1933 PEUGEOT 201B

Châssis n° 668416
Carte grise française

Même propriétaire
depuis 42 ans

Au Salon de Paris de 1929, à coté de la 5 cv et de la 12-Six, Peugeot présente la « 201 ». Cette petite voiture bien dessinée, spacieuse, moderne sans excès, va lui permettre d'accéder au rang de grand constructeur. Tout est nouveau dans cette 6 cv, le châssis, la suspension avant, les freins…
La publicité de l'époque indiquait : « Au Salon de l'Automobile de Paris, en 1932, l'on comptait 125 000 « 201 » ou « 301 » circulant en France et aucune d'elles n'avait jamais été posée l'affiche « Voiture en rodage » qui formule une excuse en même temps qu'un avis. C'est que les « 201 » ou « 301 » Peugeot bénéficient de progrès importants dans la technique du moteur ou des organes de transmission ; la sécurité du graissage du moteur devient proverbiale en même temps que l'on constate l'infime consommation d'huile ; enfin la période de rodage ne dépasse pas les limites des usines de fabrication car tous les moteurs sont sévèrement essayés au banc et livrés en état de marche… Les qualités nouvelles qu'un public averti se plait à reconnaitre dans les nouvelles Peugeot « Confort » sont le résultat de la combinaison de perfectionnements nombreux dont les principaux sont : Indépendance complète des roues avant ; Grande douceur de suspension par ressorts montés sur rouleaux ; Grande rigidité du châssis « Bloctube » ; Amortissement idéal proportionnel aux vitesses ».
Un courrier de Monsieur Jean Broncard remerciant Roger Brioult : « *J'ai été très touché, cher ami, de vos photos, de la délicatesse et des précisions qui accompagnaient le tout. Cette 201 est splendide et je vous félicite de son état qui rendrait jaloux nos sochaliens. Comment vous remercier sinon en vous adressant une pièce de musée frappée à la gloire de la 201 il y a plus de 40 ans dont nous possédons encore quelques exemplaires…* ».
Cette pièce sera livrée avec la voiture. Cette automobile a été achetée par Roger Brioult en 1971.
Un important dossier de documentations sera remis à l'acquéreur.
Petite anecdote, il y a même un petit carnet avec les dates, kilométrages et vidanges dès 1933 !

€ 6 000 / 8 000

303 1973 ACL RODEO 6 2 B

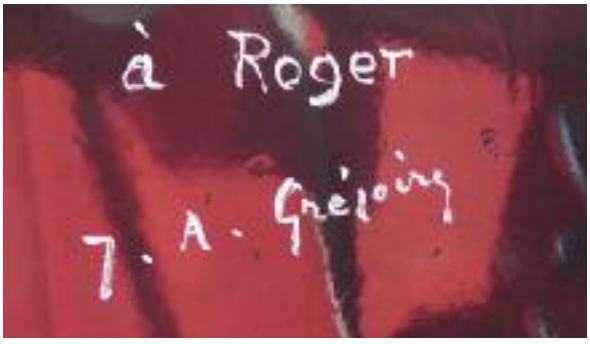
Châssis n° 7350245
Carte grise française

Même propriétaire
depuis 29 ans

Jaloux du succès de la Méhari, Renault riposte en 1970 avec la Rodéo 4. Après l'éphémère Plein Air de Sinpar, un cabriolet torpédo construit à partir d'une Renault 4, Renault décide donc de commercialiser dans sa gamme ce modèle qui sera conçu par les Ateliers de Construction du Livradois et dirigés par M Teilhol. Elles possèdent une carrosserie en polyester stratifié. Plusieurs modèles verront le jour : les 4 et 6 Rodéo dans les versions Evasion (entièrement décapotée), Chantier (poste de conduite seul recouvert d'une capote), Coursière (toit totalement capoté), Artisane (entièrement fermée avec vitres latérales et deux portes) et Quatre saisons (4 places entièrement fermée avec vitres latérales et deux portes).
La 4 a été produite à partir du printemps 1981. Elle est construite sur la base du châssis de la Renault 4 Fourgonnette (F4) équipement pistes et utilise le moteur 845 cm³ de la Renault 6. La 6 Rodéo est construite sur la base du châssis de la Renault 6 Limousine équipement pistes et utilise le moteur 1 108 cm³ de la 6 TL. Ensuite viendra le modèle Rodéo 6 2B, avec une boite de vitesses différente où la 4ème aura un rapport plus long, et une marche arrière plus courte, ainsi qu'un vilebrequin renforcé.
Cette automobile saura vous ravir cet été pour vous rendre en famille à la plage et sera différente sur le parking, comparé à toutes les Méhari environnantes.

€ 600 / 900

304 1952 HOTCHKISS « Grégoire » Type JAG



L'Hotchkiss-Grégoire fut exposée au Salon 1951. L'ingénieur avait encore réussi à convaincre ! Son prototype, la Grégoire R, aux solutions techniques très modernes (moteur 4 cylindres à plat, 4 roues indépendantes, suspension à flexibilité variable et châssis en alliage léger) était aux antipodes de la tradition Hotchkiss. Le poids contenu et le Cx très favorables assuraient de bonnes performances et une consommation modérée. Mais l'industrialisation s'avéra coûteuse et difficile avec en plus un prix de vente élevé obligeant l'arrêt de la fabrication après 247 exemplaires produits.

Durant son enfance, Roger Brioult habitait Rue de Colombes à Asnières, tout comme les Automobiles Tracta qui étaient situées au 102 rue de Colombes. Roger était familier des lieux et avait l'habitude de voir sortir les Tracta du garage. Son intérêt pour la technique des tractions avant venait de naitre. Ce n'est que quelques années plus tard qu'il rédigea une étude sur l'historique de la Traction avant à travers tous les âges. Pour le remercier, son ami Jean Albert Grégoire lui fit cadeau en 1973 de cette automobile en lui dédicaçant la boîte à gants : « A Roger ». La sellerie fut entièrement refaite en 1974 chez le sellier automobile Couënon à Pantin. Le dossier délivré avec la voiture contient également quelques courriers échangés entre Mlle Poilpré, secrétaire de Monsieur Grégoire et Monsieur Brioult.

Cette automobile avant-gardiste avait été sous-estimée par son concepteur. L'application en série de solutions techniques avancées ont fait explosé le prix de revient.

Cette automobile est réservée encore aujourd'hui à des clients qui aiment les mécaniques sophistiquées, et techniques.

D'après le registre de production reproduit dans le livre de Marc Antoine COLIN, la Hotchkiss Grégoire n° 616 a été livrée le 29 avril 1952 par le grand concessionnaire Hotchkiss de l'avenue des Ternes, la Sofia, à un certain M. de Saint-Trivier. Elle a été équipée du moteur n° S.100. Il s'agit d'un des derniers exemplaires des premières fabrications, entièrement réalisé en alliage léger.

Nous remercions particulièrement Marc Antoine Colin « Hotchkiss, l'âge classique 1935/1955 ; ed ETAI » de son aide très précieuse dans l'historique de ce modèle.

Châssis n° 616
Carte grise française

Voiture offerte
par son ami JA Grégoire
Même propriétaire
depuis 40 ans

€ 10 000 / 15 000

Osenat 17 mars 2013

305 c1907 DARRACQ ITALIANA

Monsieur Roger Brioult racontait dans un courrier l' histoire de cette Darracq : « Chose étrange, à l'examen de cette voiture datant de 1907, fabriquée à Suresnes (dans les ateliers qui deviendront par la suite ceux de Talbot-Lago), mon mécanicien et moi n'avons découvert aucune trace d'usure, nulle part, pas de jeu, même dans la direction, des pédales neuves, un moteur avec des compressions étonnantes, des freins qui n'ont jamais été touchés pas plus que l'embrayage. Comment est-il possible que cette voiture du (presque) début de siècle soit parvenue jusqu'à moi sans avoir vraiment été utilisée ? Toutes les suppositions sont possibles.
Son ex-propriétaire interrogé ne se souvenait absolument plus d'où elle venait, ni de qui il la détenait. De ma petite collection de voitures anciennes, elle est la seule dont je ne sache rien ! (sinon qu'elle a été assemblée chez Alfa en Italie, qui ne s'appelait pas encore Alfa-Roméo, c'est tout !). En effet, M. Darracq avait fondé à Naples en février 1906 la « Darracq-Italiana ». A la fin de la même année, le siège s'était transporté à Milan (dans la localité de Portello). L'activité de cette société consistait à assembler en Italie les voitures Darracq fabriquées en France à Suresnes. Des difficultés financières survinrent et la toute nouvelle société ALFA (Anonima Lombarda Fabbriqua Automobili) obtint un prêt d'un million de lires pour relever la « Darracq Italiana » alors presque en faillite. C'est à ce moment que « ma » Darracq fut assemblée. J'ai donc acheté, sans le savoir, **la première ALFA qui se trouve être aussi la dernière Darracq** (italienne, du point de vue de l'assemblage mais française pour l'origine de ses pièces, si l'on excepte le petit coffre arrière qui est de fabrication italienne). (La revue italienne « *Quattronote* » a consacré un article à cette voiture dans son numéro 86 de février 1963).
Quelques années plus tard, je reçois un coup de téléphone d'Italie, de M. Fusi, il me dit être le directeur du musée Alfa Roméo « *On m'a dit que vous aviez une Darracq bicylindre à châssis court assemblée chez nous* », oui, en effet ! « *Non, ce n'est pas possible !, vous avez sûrement une monocylindre, mais pas une bicylindre !* » Pourquoi ? « *Parce qu'il n'en reste* ***qu'une seule au monde*** *et que c'est moi qui la possède dans mon musée !* » « *Excusez-moi, M. Fusi, mais je vous affirme posséder une voiture de ce type, et …en parfait état de marche !* ». Mais M. Fusi ne semble pas, du tout, convaincu. « *Donnez moi votre adresse exacte, je viendrai la voir lors d'une de mes visites en France.* » Trois semaines plus tard, M. Fusi était devant ma Darracq. « *Vous aviez raison, c'est bien le même modèle que la mienne !* » (Sur le moment, il semblait assez déçu de ne pas posséder la seule existante encore et, d'être obligé de reconnaître que les infaillibles archives d'Alfa Roméo ne l'étaient pas tant que cela !). Finalement, il me dit en souriant « *Je suis quand même content de voir qu'il en existe une autre, et aussi de constater qu'elle est encore en meilleur état que la mienne !* ».
Ce témoignage est touchant et cette « petite » automobile représentait une pièce important de son musée ! Nous vous offrons l'opportunité d'acquérir une pièce rarissime d'avant 1914 !

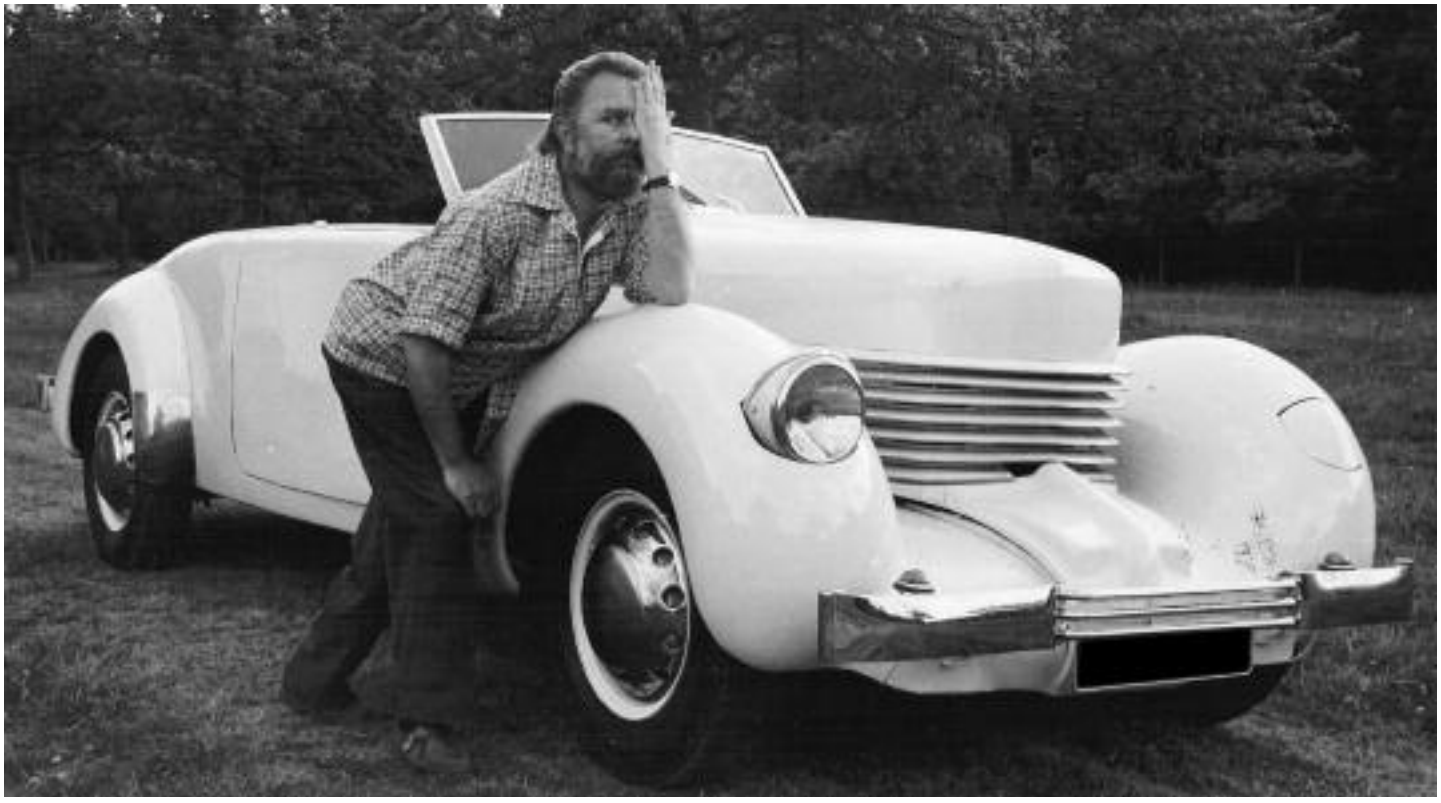
Châssis : en tôle emboutie, suspension par quatre ressorts entiers, pas d'amortisseurs.
Direction classique et utilisation d'un pont arrière (alors que la transmission entre le différentiel et les roues était à l'époque assurée par des chaînes).
Pneus de 710 x 90.
Carrosserie : tôle et bois, 2 places, conduite à droite, portière à gauche, réservoir d'essence sous le siège.
Année de naissance des voiturettes : 1906 – Prix en France 4 230 F (en 1908)
Prix en Italie (en 1909) 4 000 lires
Moteur :
2 cylindres en ligne
Alésage : 90 mm
Course : 120 mm
Cylindre : 1 526 cm^3
Puissance : 8 à 10 ch.
Allumage par magnéto.
Graissage semi-automatique : une pompe à main pour « forcer » le graissage et utilisation de la pression des gaz brûlés de la pipe d'échappement pour pousser l'huile du réservoir vers le moteur (plus le moteur tourne vite et plus il est graissé).
Refroidissement par eau, pas de ventilateur mais une pompe active la circulation de l'eau.
Boîte : 3 vitesses et marche arrière, commande par levier sous le volant (très rare à l'époque).
Embrayage à cône garni de cuir.

Carte grise française indiquant 1904

€ 20 000 / 30 000

Osenat 17 mars 2013

306 1936 CORD 810 Sportsman « Convertible Coupe »

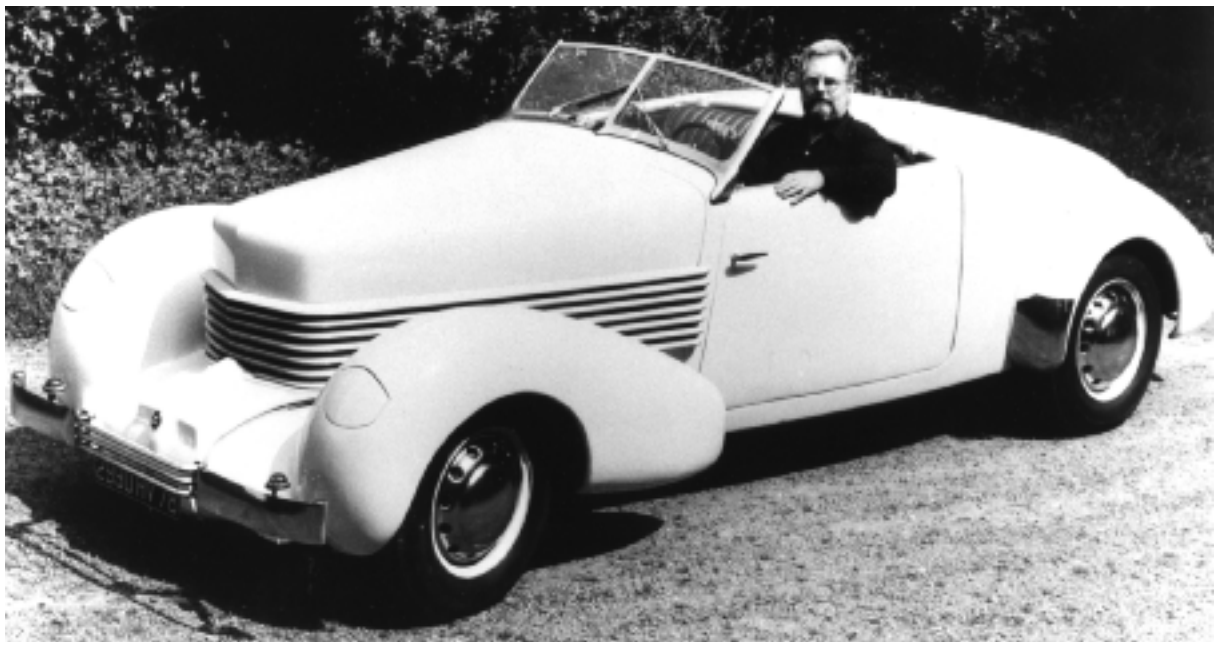


Surnommée la « Baby Duesenberg », en référence à l'autre marque de luxe du groupe du jeune E.L.Cord, c'est en 1936 qu'apparaît la Cord 810. La Cord Corporation est une holding destinée à héberger les 150 entreprises d'Erret Lobban dont les moteurs Lycoming, les taxis Checker Cabs ou encore American Airways. En ce qui concerne ses autos, Cord partait du principe que s'il ne pouvait faire face aux géants en termes de volume, il se distinguerait grâce à sa créativité. C'est lors d'un concours de design alors qu'il travaillait encore chez GM que Gordon Buehrig esquissa la 810/812. Aussi surprenant que cela puisse paraître, son projet termina dernier mais il ne resterait pas longtemps sans suite.

Après s'être porté acquéreur d'Auburn et de Duesenberg, Cord commença à rêver d'une traction très basse, qui ne sera autre que la L-29, première traction Américaine. Le krach boursier de 1930 viendra mettre un terme à une production de seulement 5000 exemplaires, mettant l'entreprise au bord du précipice. Afin de séduire une clientèle forcément plus précautionneuse, il se mit en tête de concevoir une « baby Duesenberg » et se mit à chercher un designer le tout sous un budget minime.

C'est alors que Buehrig (assisté de Richard H Robinson) rentre en jeu, avec pour charge de rajeunir la gamme Auburn. Nous sommes en 1935, un an plus tard (remarquez le temps de conception très court) son dessin prend vie sous la forme de la 810. Les visiteurs du salon de New York étaient obligés de monter sur les pare-chocs des voitures situées à côté tellement ses lignes étaient saisissantes. Première voiture au monde aux phares escamotables (inspirés des avions « Stinger » d'Auburn-Cord), au goulot d'essence caché sous trappe et au klaxon actionnable par cerceau sur le volant, elle cumulait les innovations. Transmission à présélection électrique actionnée par dépression Bendix « electric hand » (comme celles des Hudson Terraplane ou Tuckers), démarreur activé par la pédale d'embrayage, pare-brise en deux parties ouvrables, tableau de bord en aluminium bouchonné ultra-complet (jauge à essence devenant jauge à huile au simple toucher d'un bouton), structure monocoque, roues avants indépendantes, disparition des marchepieds, des charnières de portes, cette voiture redoublait d'ingéniosité.

Emmenée par le V8 Lycoming de 288ci (4,7L) de 125 cv, la 810 ne sera pourtant pas épargnée par les soucis de conception qui entachèrent sa réputation. Le V8 souffrait en effet de soucis de surchauffe, de vapor lock, la transmission s'avérait capricieuse si on ne la laissait pas en neutre à l'arrêt, autant de petits défauts qui trahissaient sa conception quelque peu hâtive. A deux fois le prix d'une Oldsmobile, ce n'est pas non plus son prix qui en fai-



Châssis n° 2366F
Carte grise française

Rare française d'origine

Même propriétaire depuis 42 ans

La plus belle des carrosseries

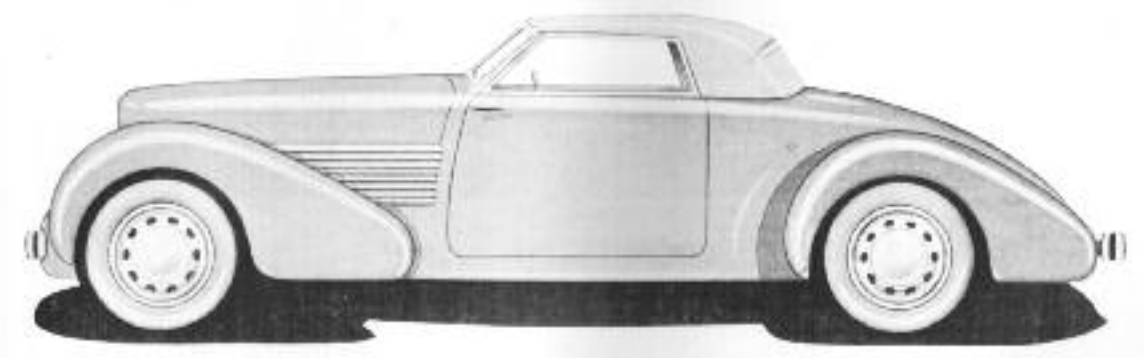
sait une « baby Duesenberg ». Sa ligne était son meilleur argument de vente, et le Museum of Modern Art ne s'est pas trompé en la qualifiant d'une des 10 plus belles voitures du 20e siècle. Sur une production d'environ 3 000 voitures toutes versions confondues (Berlines normales, Beverley, Phaetons et cabriolets, à compresseur ou non) il en resterait un peu moins de 2 000, témoignant de l'amour de leurs propriétaires.

Sur 30 voitures importées en France, 17 étaient équipées de moteur Citroën (Modification d'époque faite par Monsieur Charles Dechaux)

Cette automobile a été achetée neuve par Monsieur Makowski (modifiée par C. Dechaux), puis revendue en 1967 à Monsieur Brioult par l'intermédiaire de Monsieur Dechaux.

Lettre de Monsieur TRACHSLER (Représentant CORD pour l'Europe) en 1986 : « *Je savais par M. Dechaux que vous aviez acquis son cabriolet modifié avec un moteur Citroën car nous en avons longuement parlé à l'époque, à son grand dépôt de la rue François-Villon. Comme vous, j'ai tout de suite été séduit par les qualités exceptionnelles d'invention et d'adaptation que M. Dechaux possédait…Je comprends aussi votre embarras de rouler dans Paris avec cette voiture exceptionnelle qui n'est pas faite pour un tel usage ; par contre avec le moteur Citroën vous ne devez pas souffrir de surchauffe dans le trafic urbain comme avec le Lycoming. Oserais-je espérer que vous vous décidiez à me la vendre en l'an 2000 ?* ».

Cette automobile possède son moteur Citroën 11 CV (beaucoup plus fiable) ainsi qu'une boîte de vitesse Cotal Maag 15 mk. Un moteur d'origine V8 Lycoming (n° F 5310) sera délivré avec la voiture. Il ne reste que 3 modèles CORD 810 SPORTSMAN en Europe.



€ 80 000 / 120 000

Osenat 17 mars 2013

307 c1925/26 DARMONT Spécial Compétition

Dhome sur Darmont, bat le record 500 cm³ à Gaillon

Il convient d'être circonspect dès lors que l'on attribue le début d'un phénomène à un événement particulier. C'est néanmoins avec certitude que l'on peut affirmer que la victoire de Gordon McMinnies (pilote) et Frank Thomas (mécanicien) au Grand Prix des cyclecars d'Amiens de 1913 marqua les esprits, à tel point que la marque commença à être distribuée en France par des noms tels que Franquebalme, Guyot et bien-sûr Darmont et Badelogue peu de temps après.

Quelques 150 cyclecars Darmont trouvèrent preneurs en 1914. Ces derniers étaient trois fois plus nombreux un an plus tard mais la première guerre mondiale vint jouer les trouble-fêtes et ce n'est qu'en 1919, suite à la victoire de Paul Houel sur Morgan au circuit de l'Eure, qu'André et Roger purent obtenir la licence de fabriquer des « Darmont-Morgan ». Certaines pièces étaient importées d'Angleterre, d'autres fabriquées par l'usine Courbevoisienne. René Darmont prenait d'ailleurs plaisir à se qualifier de «constructeur de Morgan».

A la fin des années 20, plus de 14 cyclecars sortaient de l'usine par semaine et la marque annonçait fièrement des chiffres de vente forçant le respect sur ses publicités, cumulant très certainement les ventes des autres distributeurs. Au fil des ans, les frères Darmont dessinèrent leurs propres carrosseries et mirent au point plusieurs moteurs. En effet, en plus des M.A.G. à refroidissement par air ou eau et même à quatre soupapes par cylindre ou encore des JAP, le client pouvait bel et bien spécifier une mécanique maison.

Les « Darmont Spécial », « Spécial Série Luxe », « Spécial Série Normale » ou encore « Etoile de France » virent ainsi compléter la gamme, forts de leurs différentes options mécaniques promettant à chacun un cyclecar qui lui serait adapté. On pouvait ainsi trouver des moteurs à simple ou double carburateurs, en cylindrées de 1062 cc et 1089 cc. L'amateur en quête de célérité pouvait quant à lui spécifier un compresseur Cozette à chemise tournante et rotor décalé, venant se greffer au moteur de 1089 cc ou à un très rare monocylindre de 500 cc. En ce qui concerne les transmissions, le choix était constitué d'une boîte à 2 vitesses sans marche arrière ou d'une 3 vitesses et marche-arrière en option.

La V-Junior à 4 roues introduites dès 1935 mis un terme à la production des cyclecars dès l'année suivante mais n'empêchera pas le déclin de l'activité, le public se tournant vers des automobiles à carrosseries fermées et la guerre précipitant la mort d'une belle aventure.

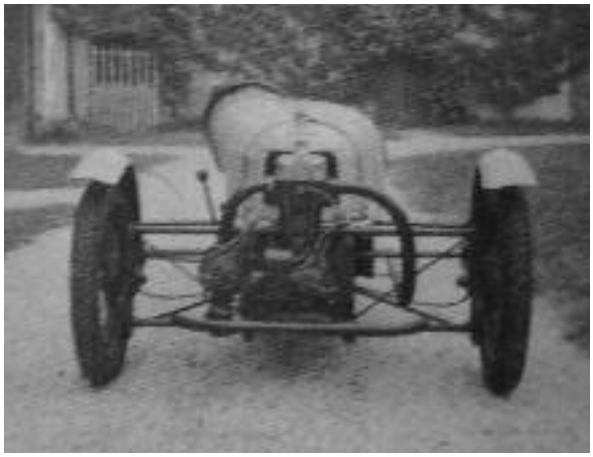
Roger Brioult en 1971décrivait ceci : « *Il y a quelques années, un document administratif de la Mairie de Courbevoie signifiant la réquisition du terrain des anciennes usines Darmont, se met en route. L'usine Darmont fermée depuis 1939 va disparaître. J'ai voulu la revoir une dernière fois, comme le dernier témoin d'un passé qui s'enfonce dans l'oubli. Dans la cour, à gauche, un logement de gardien, de l'autre, l'usine, c'est-à-dire plusieurs ateliers. Impossible de pénétrer car en 1939, par peur des voleurs, les machines-outils furent empilées devant la porte. Les portes une fois dégagées, je suis entré. Le sol était en terre battue et les toits n'avaient plus de tuiles, volées par les voisins pendant la guerre. La végétation avait poussé, il y avait des fougères, des arbres déjà gros, des bruyères dans les casiers de pièces détachées. Les outils sur les établis, des ailes les unes sur les autres, comme attendant leur rangement. Ça et là des caisses… Des caisses en bois pourri avec des pièces empilées « bien au carré »soudées par la rouille. M'avançant dans ce décor fantasmagorique, j'ai retrouvé enfouie sous des cartons, des caisses, des pneus, la Vinot Deguigand. Pour la dégager j'ai dû chasser des colonies d'araignées, soulever de vielles poussières. Mais la brave vielle voiture était là, exhumée. Autour de l'ancêtre des moteurs d'avions, de motos, de cyclecars (des Morgan et des Darmont bien entendu). Dans un petit atelier fermé à clé : la merveille de la maison, endormie depuis 1939 s'est éveillée pour nous. Qu'était-elle ?*

Une Darmont de compétition, un prototype, un exemplaire unique à moteur 500 cm³ monocylindre, à refroidissement par liquide et, compresseur entrainé par chaine. Le tout en parfait état. Une belle carrosserie à pointe de course. J'ai adopté cette belle endormie. Bien sur, je l'ai réveillée. J'ai voulu savoir comment elle marchait. …Avec le temps, moi aussi, je l'ai laissé dormir dans mon petit musée, ma belle n° 14 jaune bouton d'or… ».

Cette automobile a été utilisée en course par le pilote Marcel Dhome.

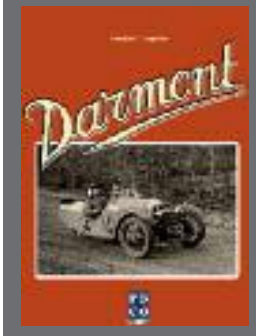
Nous tenons à remercier Monsieur Frédéric Viginier pour son aide très précieuse pour le descriptif de cette automobile et de la photographie de course à Gaillon et nous vous recommandons son livre « Darmont » aux éditions PBCO qui servira de référence aux amateurs.

Monsieur Darmont



"Belle au bois dormant"
Modèle unique
Moteur monocylindre
de 500 cm³
Compresseur Cozette

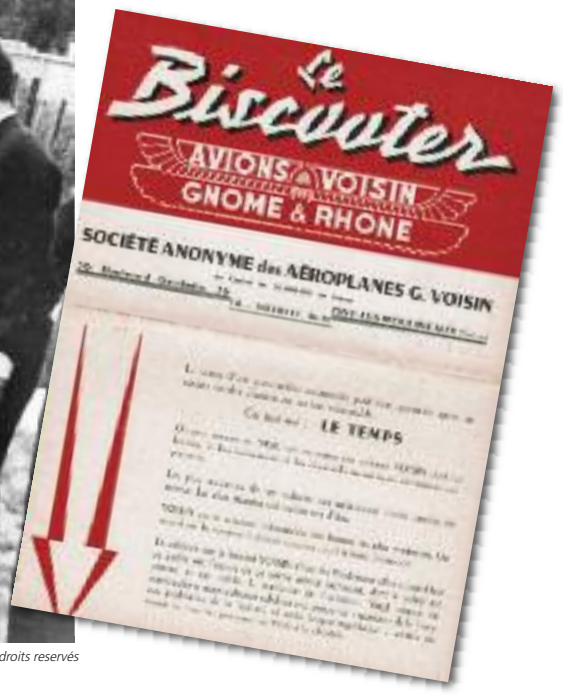
Palmarès de course
(pilote Marcel DHOME)



€ 50 000 / 80 000

Osenat 17 mars 2013

308 1956 AVIONS VOISIN Prototype « NEW SCOOTER VOISIN » Type C 31



Roger BRIOULT et Gabriel VOISIN © droits reservés

Le prototype dans l'Usine Voisin © droits reservés

« *J'ai donné à mon pays l'un des plus grands titres de gloire que l'on puisse imaginer : La conquête de l'air* ».

Gabriel Voisin a construit avec son frère Charles, les 1rs aéroplanes français. Charles fut le 1er homme à réussir le décollage autonome d'un appareil plus lourd que l'air et accomplir un vol mécanique sur un aéroplane muni d'un moteur à explosion le 15 mars 1907. Le 13 janvier 1908, Henri Farman, sur son Voisin n° 1, bouclait pour la 1re fois au monde le kilomètre en circuit fermé. Gabriel Voisin signant au passage quelques inventions magistrales : en 1918, les hangars gonflables, réinventés en 1942 ; en 1919, les maisons préfabriquées, réinventées en 1938 et la bicyclette motorisée par friction qui marquera le nom de Solex vers 1950. L'automobile lui doit la théorie de l'équilibre des masses, condition essentielle de la tenue de route, le style Voisin dont les grosses cylindrées de 1932 testent le plus parfait exemple, le 1re voiture de Grand Prix monocoque, la 1re carrosserie intégrée type Ponton, etc,…

Le prototype aujourd'hui présenté était nommé : « la voiture du facteur ». Il s'agit en fait d'une nouvelle version spéciale du biscooter qui a été achetée par Roger Brioult à M. Ferreri, ingénieur chez Gabriel VOISIN à l'Aéromécanique.

Il est équipé d'un moteur Gnome et Rhône de 125 cm3, 3 vitesses à grande culasse avec circulation de mélange anti-gel par thermo siphon (il y a 2 réservoirs de mélange-en consommation avec la culasse- situés contre l'auvent).

N° de série: 00018
Carte grise française

Un jour qu'il se trouvait dans sa maison de Chalon-sur-Saône, Voisin eût à entendre les doléances du facteur local, se plaignant des difficultés qu'offrait son travail en hiver, lorsque par tous les temps et à bicyclette, il devait effectuer sa tournée, entre plusieurs rhumes et fluxions de poitrine. Le brave facteur, avisant le « Biscooter » avec lequel Voisin s'était déplacé, s'écria : « *Voilà ce qu'il me faudrait* ». Quelques temps après, un véhicule très spécial était présenté à l'ingénieur en chef des services techniques des PTT,…

Nous tenons à remercier Monsieur Pascal Courteault pour son aide et Monsieur Auffret pour son site attractif www.automobiles-voisin.fr, *ainsi que les amis de Gabriel Voisin dont Roger Brioult était membre.*

« *L'homme qui pilotait un crayon* », ce visionnaire en avance sur son temps décrivait ceci :
« *Les hommes iront un jour sur la lune avec la goute au nez et nous découvriront le cosmos avant d'avoir réussi à guérir le rhume de cerveau !* ».

Roger BRIOULT et Gabriel VOISIN © droits reservés

€ 15 000 / 20 000

Osenat 17 mars 2013

309 c1955 AVIONS VOISIN Prototype
« *La camionnette* »

Salon du Cycle 1957

« *Le transport terrestre le plus économique du monde : la camionnette Avions Voisin* ». Cette publicité figurait sur le stand au salon du cycle en 1957 à côté de cette camionnette.
Et la Revue Route et Sécurité de décembre 1962 indiquait :
« *Un des dernières réalisations de Voisin : une camionnette à 6 roues, pesant 400 kg et pouvant en porter …500.*
Moteur Gnome & Rhône 2 temps, 200 cm³, avec culasse à refroidissement par huile. Freins à disques. Suspension à lames de torsion, etc… des astuces de tous genres fourmillent sur ce véhicule ».
Roger Brioult avait entendu parler de cette camionnette. Il savait qu'elle avait été conservée à la SNECMA (qui avait racheté les actions de la société Avions Voisin). Après plusieurs courriers, Roger Brioult indiquait par courrier le 15 mai : « *Connaissant personnellement Monsieur Gabriel VOISIN et étant intéressé à titre de souvenir par le petit véhicule utilitaire 200 cm³ qui était exposé au Salon du Cycle 1957…. Je vous signale qu'à la suite de ma demande, Monsieur G. VOISIN m'a fait parvenir une lettre d'autorisation de sa part. Cette lettre est actuellement dans les mains de Monsieur LE PROVOST. ….* ».
A cela la SNECMA répondait : « *Nous avons bien reçu votre lettre du 15 mai par laquelle vous nous faites savoir que vous êtes intéressé par le véhicule utilitaire 200 cm³ VOISIN que nous avons exposé au Salon du Cycle de 1957. Nous vous informons qu'il nous est possible de vous céder ce véhicule qui n'a pas d'utilité pour notre société et qui est actuellement entreposé au Département Moto de notre usine de Gennevilliers…* ».
C'est ainsi que Roger Brioult réussit à racheter ce prototype.
Le dossier contient tous les échanges de courriers de cet achat ainsi que sa facture d'achat. Celle-ci était sans moteur et l'ingénieur Jean Bertin, polytechnicien et directeur technique de la SNECMA qui a très bien connu Gabriel Voisin lui vendit un moteur et lui fit poser en novembre 1962 aux Etablissements Bertin & C^{ie}.
Des échanges de courriers entre Philippe Ladure (Président des Amis de Gabriel Voisin) et R Brioult sont également dans ce dossier.
Roger Brioult aimait les automobiles « hors du commun » et ces 2 prototypes VOISIN n'ont jamais quitté sa collection.

Immatriculé en 1963
Carte grise française

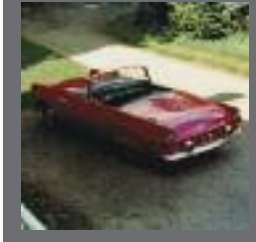
€ 10 000 / 15 000

310 1955 FORD Thunderbird

Révélée le 19 février 1954, la Thunderbird entre en production au mois de septembre. Elle reçoit le tout nouveau V8 Ford de 292 ci (4785 cm3). Grâce à un carburateur quadruple corps Holley et à un double échappement, la puissance montée sur la Thunderbird est portée à 193 cv à 4 400 tr/mn. La voiture atteint les 180 km/h. En série, la transmission est confiée à une boîte de vitesses manuelle à trois vitesses. Un overdrive est disponible en option, ainsi que la transmission automatique Ford-O-Matic à trois rapports.
Structurellement, la Thunderbird s'avère tout ce qu'il y a de plus conventionnelle avec un châssis séparé et une suspension arrière à essieu rigide. Quant à la carrosserie, elle est réalisée en acier. Confortable grâce à sa suspension douce, la voiture offre une bonne tenue de route.
Plus cabriolet à tendance sportive que vraie voiture de sport, la Thunderbird apparaît comme une heureuse synthèse des voitures américaines (puissance, souplesse, luxe et équipement) et des cabriolets européens à tendance sportive (vivacité et performances).
Cette automobile a été achetée par Roger Brioult près de Montargis dans une station service à un jeune couple en 1973. C'est une rare version délivrée par Ford France, 29 quai de Grenelle à Paris. Il s'agit d'un type P5 qui nécessite une remise en route. Cette T-Bird possède sa capote et son hard top. Cette T-Bird est une rare Classic Bird de la 1re génération.

Châssis n° 243 851
Carte grise française

Même propriétaire
depuis 40 ans
Rare française d'origine



€ 10 000 / 15 000

Osenat 17 mars 2013

311 1973 MERCEDES BENZ 450 SEL

Châssis n°
11603312006710
Moteur en V
à 8 cylindres
Cylindrée 4 520 cm³
Puissance 225 ch
Carte grise française

1re main
Dossier d'entretien

La Mercedes Benz 450 SEL est une voiture de grand luxe. C'est la reine des berlines des années 1970. Elle avait une suspension hydropneumatique. Elle demeure, dans la mémoire collective, comme la voiture de J.R. Ewing dans la série à succès des années 1980, Dallas. Claude François en possédait également une. Il conduisait toujours ses voitures, son chauffeur n'était là que pour la préparer, la nettoyer. C'est avec celle-ci qu'il a été victime d'un attentat par balle dans la nuit du 25 au 26 Juin 1977. Il dira que s'il n'avait pas eu cette voiture aussi puissante, il ne s'en serait pas sorti.
Ces grandes berlines bénéficiaient d'un habitacle généreux, d'une insonorisation poussée, d'un vrai coffre à bagages. Cette automobile vous laissait curieusement une impression curieusement mélangée de puissance contenue et d'efficacité, de paisible domination, de silence, de légèreté malgré le poids qui approche les 2 tonnes, de maniabilité en dépit du gabarit. Sérieux, méthode, efficacité : la bible Mercedes se trouve parfaitement illustrée. La finition de haut niveau correspond à l'image qu'on peut se faire d'une berline de cette catégorie et l'équipement exceptionnellement complet, se caractérise par la disposition rationnelle des instruments et des commandes diverses. Larges sièges avant, profonds, assurant une assise excellente, avec de hauts dossiers remarquablement galbés pour assurer un bon maintien latéral, grandes surfaces vitrées, tout cela concourt à donner l'ambiance d'un grand salon.

€ 3 000 / 5 000

312 1986 OPEL Ascona GT 1.8 i

Châssis n°
W0L00081G6097007
Carte grise française

Ce cabriolet est entièrement d'origine et en bon état de conservation.
La sellerie d'origine est NEUVE, Roger Brioult avait fait recouvrir la sellerie d'origine par une sellerie en plastique transparente pour ne pas l'abimer !

€ 1 000 / 2 000

313 1988 CITROËN 2 CV

La dernière 2 CV produite à l'usine de Levallois et commercialisée !

Châssis n°
VF7AZKA00KA302493
Carte grise française

Roger Brioult, son propriétaire, rédacteur en chef de la RTA (Revue Technique Automobile) et auteur notamment de Citroën, l'Histoire et les secrets de son bureau d'études, avait passé commande en 1974 pour être sûr d'obtenir la dernière 2 cv à sortir des chaînes de l'usine de Levallois.

Visionnaire, il comprend que cette voiture deviendrait une légende et commande à Citroën la dernière. Cependant Citroën ne comptait pas arrêter la production.

Roger Brioult devra patienter 14 ans avant de prendre livraison de sa voiture. Ce fut chose faite le 26 février 1988 quand Citroën stoppa la production en France. Cette automobile est le dernier exemplaire produit à Levallois à avoir été commercialisé, certificat de Citroën à l'appui. Celle-ci fut stockée dans son château de Gacé (Orne) elle affichait seulement 5 kms au compteur. Roger Brioult ne l'a conduite que sur une dizaine de mètres, la distance nécessaire pour la descendre du camion plateau et la remiser. Depuis, elle n'avait pas bougé.

Cette 2 cv a ensuite été volée. Ce vol a remué le monde des collectionneurs automobiles français puisque LVA fit même paraître en mars 2012 une "*Alerte Vol*" ce qui est assez rare de la part de la revue spécialisée dans la collection.

Clubs et forums avaient relayé l'information en donnant la description de ce modèle neuf. Roger Brioult décédait à l'âge de 90 ans en restant persuadé d'un vol sur commande d'un collectionneur tout comme le vol d'un tableau de maître ou d'une œuvre d'art. Cette automobile a ensuite été retrouvée brûlée.

Elle restera à jamais la dernière 2 cv commercialisée et la moins kilométrée du monde !

314 1928 FORD A Tudor

La publicité d'époque disait : « Si vous êtes fidèle à la 4 cylindres, essayez la, elle vous étonnera. La nouvelle 4 cylindres Ford, d'une puissance fiscale de 19 cv présente les mêmes perfectionnements mécaniques que la 8 cylindres. Pratique, durable, nerveuse, économique, elle est ce qu'a toujours été la Ford : imbattable ».

Ce sera là aussi un énorme succès pour la marque avec près de 5 000 000 voitures. La qualité de fabrication et la robustesse mécanique ont contribué à l'excellente réputation du modèle A. Le moteur est un 4 cylindres de 3,3 litres réputé indestructible, infatigable et vaillant. Voilà les trois qualités essentielles de ce moteur pour rouler sans problème. Un moteur unique, un châssis unique et une gamme plus que complète de carrosseries, tous les besoins étaient comblés et il y avait une Ford A pour chacun. De nos jours, le grand intérêt d'une Ford A, outre l'aspect historique, c'est la fiabilité du modèle et la grande disponibilité des pièces. La maintenance est facile et l'on voit bien, dans les rallyes, qu'une Ford A: « ça marche bien ».

Le modèle présenté a été acheté il y a 10 ans par son actuel propriétaire et appartenait avant à un collectionneur depuis 18 ans. Cette automobile a été entièrement restaurée et vous permettra de participer à de nombreux rallyes en famille à son volant.

Type AN
Châssis n° 1040
Carte grise française

€ 8 000 / 10 000

315 1954 PANHARD Dyna Junior X 87

Panhard, la doyenne des marques, fait la preuve qu'elle a envie de s'occuper des jeunes en présentant un très joli roadster à 2/3 places au Salon de Paris 1951. Cette nouveauté, baptisée Dyna Junior, est présentée comme « une voiture jeune à la portée des jeunes ».
Issue de la Dyna X, la Junior est construite à partir d'avril 1952. L'équipement est minimaliste, le confort est plutôt spartiate. La capote est symbolique par contre les performances sont d'un très bon niveau et le modèle plait énormément.
Ce joli roadster est proposé à un tarif inférieur à celui de la berline à mécanique équivalente en 4 ou 5 CV respectivement le 745 cc ou le 851 cc. La première année se solde par une fabrication de 681 voitures. Ses performances lui permettent de se retrouver en compétition avec de jeunes pilotes. Le fameux moteur bicylindres à refroidissement par air se couvrira de gloire partout dans le monde en remportant près de 1600 victoires.
En 1953, un cabriolet avec des vitres latérales descendantes vient épauler le roadster et le cadre du châssis est écarté pour permettre à trois personnes de s'installer. En juin, la calandre héritée de la Dyna X est remplacée par une plus moderne à barre horizontale. Avec 2811 exemplaires livrés, la Junior est le modèle de Panhard le plus vendu en 1953 !

Le millésime 1954 a trouvé 791 clients. 378 Junior seront fabriquées en 1955 et la fabrication s'arrêtera en avril 1956 après les 48 derniers exemplaires.
La Junior aura été un modèle éphémère mais elle a marqué de son empreinte tout une époque. Amusante et facile à conduire, elle tient très bien la route. Ses performances approchent le 125-130 km/h. Ses formes simplifiées et son style dépouillé donnent à cette « sportive » un coté inoubliable. Ce qui est sûr, c'est qu'elle ne laisse personne indifférent.
Avec moins de 5 000 exemplaires construits toutes versions confondues, les quelques Junior survivantes sont devenues des voitures rares. L'exemplaire présenté est un cabriolet de couleur or décrit par le propriétaire comme étant en parfait état de fonctionnement et entièrement révisé. La sellerie noire est en très bel état. Les ailes sont équipées de sabots en aluminium du plus bel effet. Sous le capot, la dynamo a troqué sa place pour un alternateur plus efficace. Cette « barquette » est toujours aussi amusante à piloter presque 60 ans après sa sortie d'usine.
Avec sa bouille inimitable et insouciante, la Junior a fait rêver toute une génération à son époque… en est il autrement aujourd'hui ?

Dyna Junior dans "Poisson d'avril" avec Bourvil en 1954

Châssis n° 856 607
Carte grise française

ELIGIBLE
AU TOUR AUTO

€ 15 000 / 20 000

Osenat 17 mars 2013

316 c1930 CHENARD & WALCKER Y6 - 9 CV

La ville de Gennevilliers, située tout près de Paris, est notamment connue pour avoir accueilli la marque automobile Chenard et Walcker. Son plus grand succès sportif sera d'avoir parcouru la plus grande distance lors de la 1ère édition des 24 H du Mans en 1923.

La Chenard & Walcker de la vente est équipée d'une carrosserie de conduite intérieure type « commerciale ». Pour faciliter le chargement des marchandises, l'ouverture à l'arrière se fait par un hayon en deux parties. A l'époque, ces véhicules étaient très demandés par les artisans et commerçants. Leur polyvalence permettait une double utilisation, le travail pendant la semaine et les promenades en famille le dimanche.

La concurrence était rude sur ce marché important et les principales marques telles que Citroën, Berliet, Licorne, Renault ou Peugeot, proposaient des véhicules du même type. C'est pourquoi les marques Chenard, Delahaye et Rosengart forment ensemble un consortium, une sorte d'association qui propose une gamme commune avec des publicité qui vante cette entente. Celle ci comprend aussi d'autres marques automobiles et permet aux agents des différentes marques de représenter officiellement toutes ces marques. Au salon 1929, une calandre fine apparaît pour uniformiser l'aspect des modèles proposés, elle est commune aux trois marques principales.

La Chenard 9 cv Y6 a été réceptionnée par le service des mines en 1927. Mais apparemment ce n'est que pour l'année-modèle 1930, qu'apparaît la Conduite Intérieure Commerciale comme celle présentée ici.

Cet exemplaire est donc très rare, en effet excessivement peu de ces « commerciales » ont survécu. Il a été amoureusement restauré avec séparation de la carrosserie du châssis. La peinture est assez récente, les boiseries sont d'époque et très saines. A l'arrière, on trouve deux sièges d'appoint et une porte latérale. Les cinq pneus sont comme neufs. Stationnée durant quelques années dans un musée, cette Chenard & Walcker a récemment subit une révision mécanique. Elle ravira un amateur du genre ou de la marque et peut même servir pour la publicité d'une société.

Châssis n° 86365
Moteur 4 cylindres
en ligne
Distribution
par soupapes latérales
Boite de vitesses
à 3 rapports + MA
Suspensions à ressorts
semi-elliptiques
Freins à tambours,
commande mécanique

Carrosserie
Conduite intérieure
« commerciale »

Rare et authentique
version commerciale

Pneus neufs

Restauration
avec caisse séparée

Révision récente

€ 6 000 / 8 000

317 1936 FORD V8 48 Cabriolet Luxe avec Spider

Au Salon de New York, en janvier 1935, Ford lance la V8-48 qui remplace la V8-40. La construction automobile aux Etats-Unis évoluait vers un style nouveau. La recherche des formes de carrosseries profilées et la généralisation des roues avant indépendantes avaient permis ce modernisme. Ford alla le plus loin dans l'exploitation de cette nouvelle tendance, et fut ainsi le pionnier de ce que l'on devait appeler par la suite le centrage américain, c'est-à-dire que toutes les masses se trouvaient déplacées vers l'avant, donnant aux voitures un aspect différent qui marqua nettement cette époque et démoda d'un seul coup ce qui s'était fait jusqu'alors.

Le modèle présenté appartenait à Monsieur Lévêque (Paris) qui participait à de nombreux rallyes dont le 1er rallye Paris-Deauville en 1967 (Manifestation organisée aujourd'hui par le Club de l'Auto). Ensuite elle fut achetée par Monsieur Legrand à Cannes. Ce dernier décida de la restaurer et avait commencé son démontage en prenant le soin de tout étiqueter. Entre temps malheureusement il décéda et le propriétaire actuel a été averti de cette automobile à vendre par le grand collectionneur de Ford monsieur Moussinet.

Il l'acheta donc en 1994 et la confia au restaurateur Monsieur Viellard de Nevers. Il a fallu attendre 2 années pour prendre enfin possession de sa voiture. Notre propriétaire est un grand amateur de Ford et celle-ci était sa préférée et il l'a toujours conservé. Pour des raisons de meilleur fonctionnement il a fait installer une culasse en aluminium pour éviter les surchauffes. Cette automobile est une grande habituée des Paris Deauville puisque le propriétaire et son épouse ont du en réaliser 8 ou 10.

Il s'agit d'un très beau cabriolet V8 48 « Luxe avec spider » au parfait fonctionnement. La publicité d'époque indiquait : « Deux usages, ville ou tourisme, tant de grâces sportives, tant d'élégances mondaines. Elle arrive au golf, à la plage comme un beau météore brillant, vivant, champion de tous les sports de vitesse. Aussi bien, l'hiver, elle vous attend devant la porte, et elle vous conduira, même par la neige ou la pluie, ou vous voulez aller, aussi confortablement que si vous n'aviez pas quitté votre fauteuil ».

Châssis n° 953
Carte grise française de collection

Même propriétaire depuis 19 ans

Nombreux rallyes

Parfait fonctionnement

€ 25 000 / 30 000

Osenat 17 mars 2013

318 1924 CITROEN 5 HP C3 « Torpédo 3 places T3-1 »

Carte grise française

Alors que le gouvernement français encourage, par des avantages fiscaux, les constructeurs automobiles à s'investir dans les cycle-cars, Citroën préfère se tourner vers les petites voitures. La 5HP est la première Citroën à faire son entrée sur le segment des petites voitures, alors monopolisé par Peugeot et Renault. La production en série commence officiellement en mars 1922, dans une usine située à Levallois. Il est également très probable que quelques véhicules soient produits dans l'usine principale au Quai de Javel.

D'abord proposé en jaune clair, elle est très vite surnommée « petite Citron » par le public. Héritière de la Type A dont elle est une version réduite, elle est un des grands premiers succès du constructeur français Citroën. Au lancement en 1922, elle est proposée en version torpédo 2 places. Son succès est tel qu'elle représente à cette même date, près de la moitié des ventes de Citroën. Pour l'occasion du premier millésime, elle prend le nom de Citroën C2 en 1923. Le poids de 543 kg est essentiellement celui du moteur. En 1923, une version cabriolet de 3 places, 2 à l'avant et une à l'arrière, voit le jour est lui vaut le surnom de 5 CV « Trèfle ». La Citroën type C est dotée d'une carrosserie en tôle clouée sur bois, ne possédant qu'une seule porte à droite, la partie de gauche portant la roue de secours. L'avant présente une forme coupe vent. Le moteur, équipé de soupapes latérales, est un 4 cylindres de 856 cm3 qui développe une puissance de 11 ch et est refroidi par thermosiphon. Sa vitesse maximale est alors de 60 km/h, permis par une boîte à 3 vitesses.

Le modèle proposé est un torpédo 3 places (T3-1) ou "Faux trèfle" avec 3 places décalées (strapontin). La carrosserie se base également sur une structure en bois, sur laquelle les tôles préformées sont clouées. L'arrière est plus arrondi que celui du torpédo 2 places. Le véhicule a également une seule porte qui se trouve du côté passager et s'ouvre vers l'avant. Le siège conducteur est fixe. Le siège passager monté sur deux rails ronds peut quant à lui être déplacé d'avant en arrière. La carrosserie est prévue pour une plus grande place. À l'avant se trouve un strapontin pliable qui est monté lorsque le siège passager est en position arrière. La malle arrière est située derrière le siège conducteur. Elle est accessible par le haut et fermée par un couvercle. Ce modèle a été entièrement restauré il y a 4 ans. Le propriétaire cède également un moteur, boite de vitesse, et des pièces détachées qui seront à récupérer dans le Lot-et-Garonne.

€ 12 000 / 15 000

319 1950 HOTCHKISS 864 S49 Artois

Châssis n° 75979
Carte grise française
de collection

Deux canons croisés surmontés d'une grenade en feu, le tout entouré par un ceinturon fermé en boucle. Bien en évidence sur les radiateurs des véhicules Hotchkiss, cet emblème, copie presque conforme de l'insigne militaire américain de "l'Ordonance Department", rappelle sans ambiguïté les origines de la firme automobile Hotchkiss. C'est en effet outre-Atlantique, dans le Connecticut, que s'installent vers 1640 les ancêtres anglais de Benjamin Berkeley Hotchkiss, le fondateur des Etablissements Hotchkiss. Cette marque automobile française a toujours représenté le prestige automobile. Celle-ci tout comme Facel Vega à une époque, n'est pas encore reconnue à sa juste valeur. Seuls quelques initiés avant-gardistes les ont adoptées. Après la deuxième Guerre Mondiale, les ventes de la 864 ou Cabourg reprennent alors que la production en avait été interrompue pour participer à l'effort de guerre en produisant des véhicules utilitaires. Hotchkiss est alors une société en péril et les ventes de la Cabourg ne l'aident pas à s'en sortir, la voiture faisant un peu démodée. Dans l'urgence, la gamme est alors revue. Au salon de l'automobile de Paris en octobre 1948, Hotchkiss présente de nouveaux modèles (type S 49), 13 et 20 CV, destinés à remplacer ceux d'avant-guerre toujours en production. Esthétiquement, les berlines 13 CV, Artois, et 20 CV, Gascogne, diffèrent peu de leurs devancières. Les surfaces vitrées sont un peu plus importantes, de petits feux sont ajoutés autour de la calandre, les phares sont semi-encastrés et le capot est dépourvu d'aération latérale. Mais ces deux dernières modifications ne passeront pas le stade de la production en série au début de 1949. Les phares et le capot reprendront leur configuration antérieure. C'est sur le plan mécanique que les modifications sont les plus notables: les roues avant sont désormais indépendantes (au lieu des essieux rigides) et le freinage est hydraulique. Rapidement, le nom Gascogne disparaît au profit de Artois, désignant à la fois les 13 et 20 CV. Cette Artois voit également son arrière modifié de façon à disposer d'une malle bien plus accessible. De l'avant, on trouve peu de différences si ce n'est un museau plus fin coupé en deux par une arête centrale. Le passage d'aile est plat alors que l'échancrure est plus profonde sur la Cabourg. Quant au moteur, il jouit d'un surcroît de puissance par une élévation du taux de compression. Le 4 cylindres fournit 70 chevaux. La version 6 cylindres est appelée Gascogne. C'est ainsi que la version à 4 cylindres peut tranquillement filer à 110 km/h tandis que la 6 cylindres file à 140 km/h! Au salon de 1949, la gamme reçoit de légères modifications esthétiques. Un projecteur anti-brouillard et un phare longue portée sont ajoutés autour de la calandre. Le capot reçoit de son côté des petites trappes latérales pour une meilleure aération du moteur. Après un peu plus de 2 000 exemplaires construits en moins de deux ans, les Artois laisseront la place à l'Hotchkiss Anjou en 1950.

€ 15 000 / 20 000

Osenat 17 mars 2013

320 1925 FORD Type Modèle T

La Ford modèle T n'est pas une simple voiture comme les autres, c'est un incroyable mythe sur 4 roues. Fabriquée pendant près de vingt ans de 1908 à 1927, elle a réellement contribué à mettre l'Amérique du nord sur des roues. C'est la première automobile à avoir été fabriquée à une très grande échelle : plus de 15 000 000 d'exemplaires verront le jour, personne ne sait exactement !

C'est d'ailleurs un chiffre assez extraordinaire, puisque seule la Volskswagen « Coccinelle » à réussi à battre ce record mais après la seconde guerre mondiale. La Ford T est donc bien la voiture d'avant-guerre la moins rare du monde. Et à ce titre, elle est formidablement bien connue, toutes les pièces sont parfaitement disponibles partout où se trouvent les amateurs-passionnés, c'est-à-dire dans le monde entier !

Simple, robuste, fiable, passant partout, elle a rendu d'immenses services pendant les vingt ans qui ont suivi l'arrêt de sa fabrication comme en témoigne le dernier moteur fabriqué qui est sorti des usines Ford le 4 août 1941 ! Le plus étonnant est que sur cette période bien des détails ont été modifiés ou améliorés mais dans son ensemble la voiture n'a quasiment pas évolué c'est dire la justesse de sa conception. Mythique et inoubliable, elle fait partie des 100 voitures les plus importantes du monde selon un sondage international sur les voitures du XX^{e} siècle, et parmi ces 100 voitures elle occupe la seule place qui lui revienne vraiment de droit : la première !

La Ford T présentée a été restaurée, il s'agit d'une belle et classique torpédo. Elle fut acquise par l'actuel propriétaire en 1987 et le précédent la détenait depuis 1978. Appréciée, cette Ford T n'a donc connu que deux amateurs sur les 35 dernières années. Spacieuse et confortable, la Ford T Torpédo est la monture idéale dans les manifestations et rallyes ou pour faire un tour en famille ou entre amis. Une Torpédo, c'est surtout convivial et sympathique, une Ford T c'est une icône sur roues. Au départ, elle est un peu déroutante, mais après un peu d'entraînement, elle devient formidable à conduire. Ce n'est pas une voiture comme les autres…

Châssis n°11,853,952
Carte Grise française

4 cylindres
de 2 878 cm^3
(95x101.5 mm)
Distribution :
par soupapes latérales
Carburateur vertical
Allumage
par trembleurs
Embrayage multidisque
à bain d'huile
Boîte de vitesses :
2 rapports et MA
Suspension arrière :
pont rigide et ressort
transversal
Suspension avant :
essieu rigide et ressort
transversal
Freins : à pied sur
la transmission, à main
sur les roues arrière
Direction :
à gauche par boîtier
Empattement 2,54 m,
Voie 1,42 m
Roues à raies bois
et jantes détachables,
pneus 4.40 x 21
Châssis type longerons
et traverses en tôle
d'acier emboutie
Carrosserie : torpédo.

€ 15 000 / 20 000

321 1928 PEUGEOT 172 M Faux Cabriolet Grand Luxe

Châssis n° 196083
Moteur n° 42606
Carte grise française

Même propriétaire depuis 40 ans

Seconde main

Livret d'entretien d'origine

La célèbre « Quadrilette » Peugeot, cette petite voiture populaire, destinée à remplacer les « Bébé » de 1905/06 et de 1913 devenait vieillissante chez Peugeot. Il fallait s'orienter vers la formule de la petite voiture moins sommaire, plus élégante, plus confortable, bref de se rapprocher de la 5 Cv Citroen et si possible de la « doubler ». Au Salon de 1924, Peugeot présenta une 3e Quadrilette dont on oublia bien vite le nom pour ne plus parler que de la 5 CV Peugeot. Cette automobile est naturellement d'un aspect plus moderne et elle offre un choix de carrosseries parmi lesquelles on trouve des caisses à 4 places : cabriolet, torpédo, conduite intérieure, camionnette normande et fourgonnette. Cette automobile porte le nom de 172 BC. L'évolution se poursuivra avec la 172 P, 172 R, 172 RE et la 172 M avec un moteur NE5 de 695 cm^3. La conception générale reste la même, mais la direction est à gauche.
Cette série sera construite à 11 970 exemplaires toutes carrosseries confondues.
Le modèle présenté est une carrosserie « Faux Cabriolet Grand Luxe ». Elle a été achetée neuve en 1928 par Monsieur Jean Henri Hazotte, photograveur au 23 rue Raymond Ballot à Vigneux-sur-Seine en « Seine-et-Oise » à l'époque.
Il l'a garda jusqu'en 1971. Ensuite elle est achetée par son propriétaire actuel qui la possède donc depuis environ 40 ans.
Une notice d'entretien et une brochure descriptive de la Peugeot 172 seront remises à l'acquéreur, ainsi que de nombreuses pièces détachées (*moteur… à récupérer chez le propriétaire) et les outils spéciaux.*

€ 10 000 / 15 000

Osenat 17 mars 2013

322 1925 CITROËN 5HP « Boulangère »

C'est à l'ingénieur Edmond Moyet que l'on doit la réalisation de la Citroën 5HP. Il était aussi le père du premier cyclecar Amilcar et c'est la raison pour laquelle la 5HP lui ressemble beaucoup dans sa conception. Deux ans après la sortie de la première Citroën, le type A, remplacée en juin 1921 par le type B, la 5HP est officiellement présentée lors du Salon de l'Auto de Paris en octobre 1921, son vrai nom est tout logiquement le type C.

Ce modèle est réceptionné par le service des mines le 29 novembre et la production débute en série en juin 1922. Après près de 80 000 exemplaires, la commercialisation de ce modèle est arrêtée en mai 1926. Comme les installations du quai de Javel ne suffisaient pas pour la production de tous les modèles, une nouvelle usine de 7 hectares fut construite à Levallois pour la fabrication de la 5HP. Cette construction nécessita 6 mois d'où le décalage entre la production et la présentation.

Très réputé, la 5HP proposait une consommation d'essence et d'huile faibles, un coût d'entretien réduit à sa plus simple expression, un équipement général complet avec notamment une roue de secours et son pneu, démarreur phares et avertisseur électriques. La fiabilité et la robustesse de sa mécanique permirent à ce modèle emblématique de rouler et d'être encore régulièrement utilisé jusque dans les années 60. Les femmes appréciaient particulièrement sa petite taille et sa facilité de conduite, rien n'a changé aujourd'hui !

Le modèle présenté est un rare ou unique petit utilitaire équipé d'une très jolie et agréable carrosserie « Boulangère ». Le catalogue Citroën ne proposant qu'une fourgonnette, c'est à la commande et chez des carrossiers locaux, que l'on pouvait obtenir une « Boulangère » destinée à un usage commercial ou artisanal.

Notre petite 5 HP appartient au même amateur depuis plus de douze ans. Il est intéressant de remarquer son numéro de série supérieur à 101 000. Environ 4 000 voitures portent ce type de numérotation spécialement dédiée aux 5HP vendus à crédit par la marque entre 1923 et 1925. Le tableau en bois est équipé d'un compteur et d'une montre. Les jantes Michelin ont reçu des pneus « Ballon » bien plus confortables que les pneus de la première version. Entièrement restaurée et bien entretenue, cette rarissime et très jolie « petite » 5 HP date du début de 1925. C'est une excellente alternative aux versions les plus courantes du catalogue.

Châssis n° 103948
Carte grise française de collection

Emblématique voiture française

Version boulangère

Véhicule vendu à crédit

€ 8 000 / 10 000

C'EST L'HISTOIRE D'UN MEC…

Provenant de la collection COLUCHE, 4 voitures et 1 moto

(LOTS 323 À 327)

Michel Gérard Joseph COLUCCI est né le 28 octobre 1944 à Paris. Très peu connu sous son vrai nom, il est par contre célèbre par son pseudonyme : *Coluche*.

Il était le plus populaire des provocateurs et le plus amusant des humoristes. Ses inoubliables sketches ont marqué et continuent de marquer ceux qui les écoutent et les comprennent. Ses jeux de mots et sa répartie sont ineffaçables. Il se définissait comme un provocateur mais assurait ne « jamais tomber dans la vulgarité ».

Il a même été jusqu'à se déclarer candidat à la présidentielle de 1981 contre François Mitterrand et Valéry Giscard d'Estaing atteignant jusqu'à 20 % dans les sondages. Il avait entre autre déclaré « *Avant moi la France était coupée en deux, maintenant elle sera pliée en quatre* ».

Durant une décennie entière, on le voit partout. Entre les spectacles, les disques, la radio, la télévision et le cinéma, Coluche est l'homme de son époque, il réussira à imposer son style. Issu d'un milieu très modeste, avec la gloire, il avouera : « *je ne suis pas un nouveau riche mais un ancien pauvre* ».

Dans le superbe film « *Tchao Pantin* », il exécute un formidable numéro d'acteur qui sera récompensé par la profession en recevant le César du meilleur acteur en 1984.

Modeste devant la gloire, il reconnaissait « je n'ai jamais été un grand, avant j'étais petit et je suis tout de suite devenu gros ».

En privé, Coluche était un passionné de voitures américaines et de motos. Comme pour réaliser un rêve, il décroche même un record du monde vitesse à moto sur le kilomètre lancé en septembre 1985.

C'est d'ailleurs en pleine gloire et sur une moto qu'il trouvera la mort le 15 juin 1986 dans un stupide accident de la route.

Quelques mois auparavant, il avait lancé une idée pour aider « ceux qui ont faim ». Les « Restaurants du Cœurs » étaient nés, la première campagne s'est déroulée pendant l'hiver 85/86.

L'association a été reconnue d'utilité publique et une loi « *Coluche* » a été votée.

Nous avons l'honneur de vous présenter les 5 lots qui suivent. Ils appartenaient à Coluche. L'actuel propriétaire a acquis ces lots lors de la dispersion de sa collection aux enchères publiques, le 27 septembre 1987.

Ces voitures et la moto n'ont jamais été mises en route et jamais utilisées depuis leur achat.

323 1983 HONDA CB 750 Custom

La passion de Coluche pour la moto et la vitesse sont très connues et remontent loin. En effet, lors d'une interview en 1985, à la question « la première moto qu'est ce que c'était ? » Coluche répondit : « ma première moto c'était un cyclomoteur, c'était un petit cyclomoteur italien qui allait vachement vite par rapport aux mobylettes et aux Flandria de l'époque ». Il ajouta aussi que plus tard il passa beaucoup de temps sur les circuits en admirant Beltoise ou Monneret, faisant l'aide mécano de Roger Gauvin et qu'il adorait ça. Il aurait voulu être pilote de course mais ne l'a jamais fait et avait bien fait de ne pas le faire...

Mais son amour de la vitesse le poussa à tenter un record du monde de vitesse sur le circuit de Nardo « dans le talon de la botte » en Italie. Après plusieurs tentatives, le 29 septembre 1985 Coluche décroche le record du monde du kilomètre lancé à la moyenne de 252 km/h avec une 750 Yamaha.

Appartenant à la catégorie des machines mythiques de Honda, « les 750 quatre pattes » ont marquées les années 70. Les premières séries avaient un moteur avec un seul arbre à cames en tête. A partir de 1979 une nouvelle mécanique plus moderne avec deux ACT fait son apparition.

Notre Honda est un exemplaire de la CB750C du début des années 80. Le type mine RC06 et son numéro de série 2002772 permettent de dater à 1981 la construction de notre machine.

L'exemplaire présenté est toujours une « première main » avec sa carte grise d'origine et la mention « NEUF » à immatriculation précédente. Il a été officiellement mis en circulation le 21 juin 1983. Bien qu'elle appartienne à la collection Coluche, la carte grise est au nom de HONDA France. Le cachet de Honda France et une date, le 29 avril 1985, sont apposés dessus. Il est probable que l'importateur officiel de la marque ait offert cette moto à l'artiste à cette date. Nous pensons que Coluche n'a pas eu le temps de procéder au changement de la carte grise.

Le 27 septembre 1987, la collection de motos de Coluche qui fut dispersée comportait pas moins de 9 motos dont celle du record du monde, une Yamaha 750 « Course » et cette Honda CB750 Custom. Cette dernière n'a pas été utilisée et se présente dans son état d'origine avec 34 713 km. C'est l'unique témoignage de Coluche et de sa passion pour la moto que nous vous proposons. Agréable routière, ce modèle de Honda est une moto confortable qui était capable de très bonnes performances.

N° de série : 2002772
Carte grise française

€ 1 000 / 2 000

Osenat 17 mars 2013

324 1960 CADILLAC Coupé De Ville

La Cadillac présentée est un coupé deux portes de 1960 appelé Coupe De Ville. Cette année annonçait une nouvelle décennie et un revirement dans le style avec l'abandon des énormes ailerons type aéronautiques de l'année 59, apogée de l'exubérance. Le bureau du style de la General Motors, pour la nouvelle décade qui commençait, a principalement décidé la réduction de ces ailerons arrière comme pour leur redonner de la grâce et adoucir le style. Harley Earl, le grand chef du design de la GM, qui s'était beaucoup impliqué dans le dessin des Cadillac des précédentes années, laissa s'exprimer la vision de Bill Mitchell pour le modèle 1960. En fait, la « Cad » 1960 est plus « jeune » dans son aspect. C'est aussi la dernière année des pare brises « panoramic » qui avaient la gloire de la marque (à part sur la très rare limousine à châssis allongé, ils subsisteront jusqu'en 1965).
Pour tout le monde, la Cadillac reste le symbole du luxe, de la réussite et du bon goût. Véritable salon sur la route, pour beaucoup, les Cadillac étaient le meilleur moyen de déplacement en terme de silence, de sécurité, de luxe et de confort. Aujourd'hui ce modèle est considéré comme une sculpture sur roues.

Le titre de circulation qui accompagne la voiture porte les indication suivante : année 1961, type 756723, numéro de série 61R9797. Cette identification correspond à un exemplaire de la rarissime limousine Cadillac 9 places sur châssis allongé fabriquée à seulement 699 exemplaires. En ce qui concerne la Cadillac de Coluche présentée ici, il faut admettre que la carte grise présente et qui suit cette voiture depuis trente ans ne correspond pas et qu'il faudra procéder à une immatriculation en carte grise de collection avec le concours de la FFVE pour être en harmonie avec la législation. Bien sûr, cette identification erronée n'enlève rien à la qualité de la voiture qui est bien un coupé Cadillac de 1960. La sellerie intérieure en tissu bleu est bien conservée et conforme à l'origine. En option, la banquette avant est à réglage électrique tout comme les 4 vitres latérales, les déflecteurs se commandent par une manivelle. La radio est présente au tableau de bord. Le compresseur de climatisation est démonté mais c'est une option que la voiture possédait. Les codes couleurs sont respectés, le bleu et le blanc "olympic" sont bien les teintes d'origine de cette Cadillac.
Cette grande voiture est à l'image de Cadillac et des années d'opulence qu'étaient les années 60. La grandeur de l'Amérique est ici parfaitement symbolisée. A l'époque, le magasine Life choisit de sélectionner la Cadillac 1960 comme son meilleur conseil dans le choix du voiture de luxe.
Notre Cadillac « Coluche », nécessite bien entendu quelques soins si l'on désire s'en servir, mais son élégance et sa rareté ainsi que son « pedigrée » font qu'elle le mérite amplement. Spacieuse, elle est une monture idéale pour s'amuser et rigoler sur la route entre amis.

Numéro de série :
60J076083
à immatriculer
en collection

Moteur V-8 soupapes
en tête de 390 CI
(6,4 litres)
Puissance 325 cv
à 4 800 tr/mn

La dernière
avec le pare-brise
panoramique

Publicité américaine d'époque

€ 3 000 / 5 000

325 1973 CHEVROLET MonteCarlo

N° de série
1H57K3B507429
Carte grise française

Voiture deux portes de luxe, la Chevrolet Monte Carlo est lancée en 1970. Avec son nom, ce modèle cherchait à évoquer dans la tête des clients la douce et enviable vie des européens. Une des vraies originalités de ce modèle est de ne pas arborer des insignes de sa marque, mais simplement un badge spécifique surmonté d'un casque. Le design général est très réussi avec son très long capot symbole de puissance. Avec une finition de qualité et une longue liste d'options, la Monte Carlo uniquement disponible en coupé deux portes était un modèle de luxe.
Coluche changea la carte grise de sa Monte Carlo en mars 1984 pour la mettre à son nom et à son adresse parisienne de la rue Gazan. La voiture avait seulement une dizaine d'années et n'était pas encore une voiture de collection comme aujourd'hui, elle était simplement une occasion. Comme elle n'a plus été utilisée depuis 1987, il y a tout lieu de penser que les 75466 km affichés par le compteur sont d'origine.
Destinée à l'exportation vers la France depuis sa naissance, cette Monte Carlo a été très bien optionnée. Elle dispose notamment des sièges avant pivotant, de la climatisation, de la sellerie tout vinyle, des pare-chocs luxes, des vitres électriques, des rétroviseurs « sport », du compteur en kilomètres/heure, etc…
Notre Monte Carlo est équipée du moteur v8 de 5,7 litres avec un carburateur 4 corps et de la boîte automatique type TH400. Une étiquette en français située dans la boîte à gant donne une indication très importante « ce véhicule est conçu pour fonctionner avec des carburants « non plombés » ».
Le dernier à avoir roulé avec cette Monte Carlo reste Coluche. Depuis 87, la voiture a simplement été stockée pour le plaisir de l'actuel propriétaire. Il faut souligner que la vente organisée pour la dispersion de la collection de l'artiste comportait six voitures et que notre amateur en a acquit quatre soit exactement les deux tiers.

La Monte Carlo de Coluche accuse aujourd'hui 40 ans, bien qu'elle nécessite des soins pour lui rendre sa jeunesse, c'est une voiture de collection très rare en France avec une provenance des plus prestigieuses.

€ 2 000 / 3 000

Osenat 17 mars 2013

326 1956 STUDEBAKER Champion Flight Hawk

N° de série : 1 367 971
Carte grise française

Moteur 6 cylindres
en ligne de 3 032 cc
Puissance 101 cv
à 4 000 tr/mn
Alimentation par
un carburateur Carter
Boîte de vitesse
à 3 rapports + MA

La gamme Hawk de Studebaker fut lancée en 1956, soit 3 ans après le modèle Champion. Proposés en 6 cylindres sous le nom de Flight Hawk, ou en 8 cylindres sous diverses désignations Golden Hawk, Sky hawk ou Power Hawk, ces coupés " sport " représentaient le haut de gamme de la marque.
La grande calandre, les ailes arrière, la glace de custode et sa ligne générale sont les éléments les plus significatifs du style particulier de cette carrosserie à la fois élégante, sportive et agressive. C'est une belle réussite car plus de cinquante ans plus tard, elle est toujours aussi facilement reconnaissable. La Flight Hawk ne vécut qu'une seule année et fut remplacée en 1957 par la Silver Hawk.
La Studebaker présentée est l'un des 4389 exemplaires de Flight Hawk. Ce chiffre représente une faible fabrication à l'échelle des USA. La carte grise nous apprend que cette voiture fut de 1962 à janvier 1984 immatriculée dans le département de la Seine Maritime sous le numéro 964 FF 76 avant que Coluche ne la mette à son nom. Elle reçut alors le numéro parisien qui est toujours le sien. C'est donc une voiture qui n'a connu que deux immatriculations sur les cinquante dernières années.

Elle fut importée à l'époque par les Etablissements Dujardin, le distributeur français situé au 323 rue de Charenton à Paris comme l'indique la plaque sur le montant de la porte conducteur. Le tableau de bord est très complet : ampèremètre, température d'eau, montre, pression d'huile, jauge à essence et un compteur en km/h. La finition de ce tableau de bord est digne d'une Bugatti avec un bouchonnage de grande qualité. Un poste radio Radiomatic complète cet équipement. Il faut noter qu'elle est homologuée pour six places.
La Flight Hawk est une automobile rare aujourd'hui et encore plus en France. C'est une voiture extrêmement attachante, l'actuel propriétaire qui n'a pas procédé au changement de la carte grise, s'en sépare après presque 25 ans de vie commune. Le dernier à avoir rouler avec la Studebaker reste notre Coluche national.

€ 2 500 / 3 500

327 1955 FORD FAIRLANE Town Sedan

Châssis n° 65 73 152
Type : 604 A 31
Carrosserie : 72417
Carte grise française de collection

La Fairlane de Coluche est personnalisée avec de couleurs donnant deux tons de jaune et une sellerie recouverte de housses type « léopard ». Il s'agit d'une classique « Town sedan », une berline 6 places typique du milieu des années 50 aux USA mais avec un moteur V8 alors que le bas de gamme était pourvu d'un petit moteur 6 cylindres. Celle ci a la particularité d'avoir été importée neuve en France par Ford France 29 quai de Grenelle à Paris. Le compteur en kilomètre par heure et la plaque de châssis en français peuvent aisément en témoigner. Contrairement à ce qu'indiquait le catalogue lors de la dispersion de la collection Coluche en 1987, la carte grise n'était pas présente avec la voiture. Mais on pourra remarquer sur la photo de cette voiture prise pour le catalogue qu'un numéro d'immatriculation apparaissait à l'avant. Ce numéro est le 3646 GL 75 et date de 1957, on peut supposer qu'il appartenait bien à la voiture, mais il faudra le vérifier. Cette Fairlane est donc à immatriculer en collection. Le radiateur était déjà déposé et ce depuis une époque inconnue. C'est une version équipée de la boîte de vitesses automatique « Fordomatic » comme indiqué sur les flancs de la voiture à l'arrière. Le moteur est le V8 de 272 CI soit 4,457 cc avec distribution par soupapes en tête. La voiture apparaît comme nécessitant quelques travaux si l'on désire l'utiliser.

D'origine la voiture est née avec le haut blanc et le bas vert bleuté mais il est à peu près sur que la personnalisation de la peinture tout comme celui de l'intérieur est due à l'artiste humoriste. Sa ligne est très plaisante et la peinture deux tons est de mise avec la grande moulure latérale et avec ses 6 places elle pouvait facilement emmener des copains en ballade. La Fairlane 55 est un modèle intéressant et recherché, une berline familiale performante et fiable à l'image d'une Amérique en pleine renaissance de l'après-guerre.

€ 2 000 / 3 000

Osenat 17 mars 2013

328 1978 CHEVROLET Corvette

La 3e génération de Corvette est introduite en 1968, largement inspirée du concept Mako Shark de Larry Shinoda. C'est la première génération de Corvette à disposer du T-Top, toit en deux parties qui permet de conserver une bonne rigidité structurelle. Les moteurs et le châssis sont quasiment identiques à la C2, la carrosserie et l'intérieur étant pour leur part entièrement nouveaux. Le 327 ci voit pour autant sa cylindrée portée à 350 ci (5.7l) et constitue l'offre d'entrée de gamme, avec tout de même 300 ch. En 1969 et seulement en 1969, le client pouvait même choisir entre un classique échappement chromé à sortie arrière ou un échappement latéral ! Le « Big-block » de 427 ci passe quant à lui à un gargantuesque 454 ci !

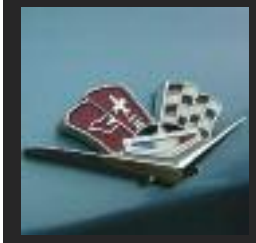
En 1971, pour accommoder les nouveaux carburants à faible teneur en plomb, les taux de compressions sont revus à la baisse, réduisant d'autant la puissance. Le L-48 de 5,7l perd 30 ch environ pour une puissance totale de 270 ch tout de même.

Le LT-1 de 350ci et passa lui de 370 à 330ch mais reste très rare car la plupart des acheteurs ne comprirent pas son positionnement tarifaire supérieur au big-block (454ci, 7,4l, LS5) qui proposait quelque 20ch supplémentaires. En 1972, GM décide d'utiliser l'indice SAE net et non plus brut, ce qui eut pour effet de diminuer la puissance sur le papier bien qu'elle gagna en réalisme. On passe ainsi à 200 ch contre 270 ch pour le 5.7l par exemple. En 1975, les catalyseurs sont introduits sur la gamme obligeant le passage à de l'essence sans plomb. La puissance remontera graduellement jusqu'à 1980 (dernière année de la C3), les ingénieurs comprenant mieux ce système.

En 1970 les arches de roues sont introduites, rendant le dessin encore plus agressif, si besoin en était ! Les sièges et l'intérieur sont également modifiés. En 1973 des pare-chocs à absorption sont introduits afin de répondre à la norme gouvernementale imposant la règle des 5mph. A partir de 1974, les pare-chocs avant comme arrière perdront leurs chromes en faveur de ces nouveaux modèles en uréthane, nous sommes bel et bien entrés dans l'ère du plastique.

A partir de 1976 le plancher sera en acier et non plus en fibre de verre afin de faire face aux températures du catalyseur. Dès 1978 la glace arrière devient du type « fastback », conférant aux derniers modèles un charme certain.

Le modèle présenté est le T-Top c'est-à-dire avec toit amovible. Il appartient au même propriétaire depuis 19 ans. Fiabilité légendaire, look hors-norme, facilité d'entretien et T-Top font de cette voiture une proposition alléchante pour qui veut s'initier à l'américaine.



Châssis n°
1Z37L75405251
Carte grise française

Même propriétaire
depuis 19 ans

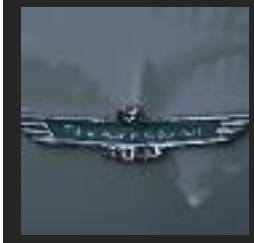
€ 8 000 / 12 000

329 1955 FORD Thunderbird "Classic Birds"

Publicité américaine d'époque

Photo d'époque de l'intérieur

A l'origine, Ford voulait concurrencer la Chevrolet Corvette. C'est ainsi qu'est née en 1955 un modèle sport à deux places: la Thunderbird! Elle finit par devenir une voiture de luxe et concurrencer la Cadillac Eldorado. Ce fut une réussite car 16.000 exemplaires étaient vendus en une année. De1955 à 1957, c'est un modèle de deux places, cabriolet équipé d'un moteur puissant. La production totale durant les trois années fut de 53 166 exemplaires. Le nom Thunderbird fait référence à la mythologie indienne: il s'agit de l'oiseau-tonnerre censé apporter pluie et fertilité. En lançant sa Thunderbird, Ford proposait une interprétation typiquement américaine de la voiture de sport avec un moteur V8 dans une voiture confortable et spacieuse car la clientèle était jeune. Pendant l'époque de la conquête de l'espace, la Thunderbird aux apparences de fusée, était d'un véhicule pour un jeune cadre dynamique qui refusait de conduire une voiture banale ou grosse, il fallait donc une voiture de taille moyenne. La première Thunderbird est nommée Thunderbird I "Classic Birds". Le modèle présenté est une des toutes 1ères fabriquées Elle a été entièrement restaurée. Les sorties d'échappement sont situées dans les butoirs du pare-choc. Elle est équipée de l'option boîte de vitesses automatique et donc du moteur le plus puissant parmi les deux disponibles. La banquette est à réglage électrique. Elle est livrée avec sa capote et son hard-top de la couleur de la carrosserie. Elles sont belles, très prisées et peu courantes sur notre territoire.



Châssis n° P5FH100661
Carte grise de collection

Une des 1res fabriquées

€ 25 000 / 30 000

Osenat 17 mars 2013

330 1978 PEUGEOT 604 Landaulet Chapron

Présentation du landaulet lors du Salon de Paris 1978 par Madame Chapron

Premier haut de gamme Peugeot depuis les années trente, la 604 consacre en 1975 le retour du constructeur sur le créneau des six cylindres après quarante ans d'absence. Elle est dévoilée au salon de Genève 1975, dont elle constitue l'une des vedettes.

La Peugeot 604 limousine landaulet fut présentée officiellement au salon de Paris en 1978.

En concurrence directe avec d'autres carrossiers pour le remplacement des voitures Élyséennes, Chapron développe cette 604 à empattement rallongé de 20 centimètres.

Dans le même temps Heuliez présente sur le Salon de Paris 1978 son prototype de 604 limousine.

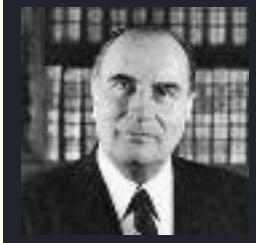
La voiture du Salon de Paris est prête à être livrée à son commanditaire le président Seyni Kountché, président de la République du Niger, ce sera chose faite en janvier 1979.

Elle a été construite sur une base Peugeot 604 SL (boîte mécanique 4 vitesses, climatisée, suspensions renforcées, radiateur large).

Un deuxième exemplaire fut construit à la demande du brasseur hollandais Heineken en 1981 sur base de 604 injection. Elle diffère par une séparation chauffeur et son intérieur en cuir gris. Elle appartient toujours à la famille et est exposée dans son musée aux Pays-Bas.

Cette voiture a été utilisée comme voiture de parade de 1979 à 1999 (elle a, entre autre, transporté le président François Mitterrand lors de sa visite à Niamey en 1982).

Le propriétaire actuel l'acheta en 2001 et réussi à l'importer en France début 2002.



Châssis n° 65 73 152
Type : 604 A 31
Carrosserie : 72417

Carte grise française de collection

Elle a été entièrement démontée et repeinte à cette époque. La capote ainsi que le couvre capote ont été refaits. Dernièrement la boîte de vitesse ainsi que l'ensemble de la direction, ont été changés.

Cette voiture rare et la seule sur le marché tourne actuellement à l'heure ou nous écrivons ces lignes un film sur la vie de François Mitterrand.

Un dossier de photographies d'époque comprenant entre autres la plaquette de présentation du Landaulet lors du salon de Paris en 1978 par Madame Chapron, et celle des Etablissements Chapron sera délivré avec la voiture.

N'oublions pas que la PEUGEOT 604 a marqué l'histoire automobile de notre pays, constituant un symbole de réussite sociale "*made in France*" !

Plaquette de présentation du Landaulet par les Etablissements Chapron

Le Président François Mitterrand aux côtés du Président Seyni Kountché dans le Landaulet lors de sa visite officielle au Niger en 1982

€ 30 000 / 50 000

Osenat 17 mars 2013

331 1981 CITROËN 2CV6

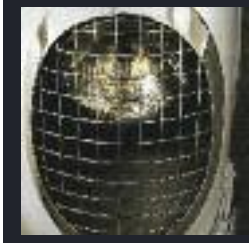
Châssis n°
VF7AZKA0083KA7985
Carte grise française

En 1935, Michelin, fabricant français de pneumatiques, rachète Citroën. Pierre Boulanger, le nouveau patron a l'idée de créer une voiture destinée aux classes sociales du monde rural et à faibles revenus, le souci premier étant de permettre à la maison mère Michelin d'accroître son activité de pneumatiques. S'inspirant d'une enquête faite auprès d'un public ciblé, envoyée à plusieurs milliers d'exemplaires à travers l'ensemble du territoire, Boulanger écrit le cahier des charges précis et draconien, définissant le projet "TPV" ("toute petite voiture"): avec quatre places assises, 50 kg de bagages transportables, 2 CV fiscaux, traction avant, 60 km/h en vitesse de pointe, boîte à trois vitesses, facile d'entretien, possédant une suspension permettant de traverser un champ labouré avec un panier d'œufs sans en casser un seul, et ne consommant que 3 litres aux 100 kilomètres. Elle doit pouvoir être conduite facilement, par un débutant ou une femme. Et surtout, aucun signe ostentatoire. Le slogan publicitaire "*4 roues sous 1 parapluie* " de la fin des années 60', résume assez bien l'esprit général de ce que le patron attendait. Il désigne André Lefèbvre à la tête du bureau d'études, qui a déjà fait ses preuves sur la Traction. Il aura pour associés, Pierre Meyer, Alphonse Forceau s'occupant de la suspension, Jean Muratet spécialiste de la carrosserie, et Flaminio Bertoni. L'équipe a carte blanche, tant qu'il ne s'agit pas d'esthétique ou de performance valorisante. Le projet explore toutes les voies possibles dans tous les domaines: des matériaux rares comme le magnésium sont employés pour la réalisation des bras de suspension; les portes sont circulaires pour s'ouvrir en basculant; on expérimente un dispositif d'éclairage s'inspirant des lucioles, le toit du véhicule est en toile cirée et les vitres en mica pour alléger l'ensemble....Chaque prototype fait l'objet d'essais. Et Boulanger donne son aval à chaque étape. Dès qu'une solution aboutit sur un excès de confort, elle est rejetée: deux idées toutefois seront conservées: le dispositif de chauffage que les ingénieurs s'étaient confectionnés pour les essais en hiver, à partir de manchons en feutre récupérant les calories du tuyau d'échappement, et l'habillage des portes et de la sellerie que M^me^ Boulanger avait sug-

géré à son époux. Après la fin de la guerre, le rythme s'accélère. Le 7 octobre 1948, au salon de l'automobile, Citroën présente la 2 CV type A presque définitive. Elle n'est pas encore disponible et il n'est pas possible de voir ce qui se cache sous le capot. Elle est énormément critiquée par la presse qui n'a pas apprécié le silence de la firme autour de son projet. Malgré cela, l'accueil du public est plus enthousiaste. Une plaisanterie est lancée: "*Obtient-on un ouvre-boîte avec elle?*" En 1949, juste avant l'ouverture du salon de Paris, elle est reçue par le service des Mines et désignée "Type A" (comme la TPV en 1939). La production de la 2 CV type A commence alors, avec un modèle unique et une seule couleur disponible. Symbole d'une époque, mais aussi d'un certain art de vivre, la 2 CV intègre toutes les générations et toutes les classes sociales. À l'étranger, la 2 CV représente une certaine image de la "France classique", avec la baguette et la Tour Eiffel. La 2 CV a marqué son époque et est devenue un mythe de l'automobile et de l'industrie.
Le modèle présenté a été complètement restauré.
Un dossier de photographies sera remis à l'acquéreur.

€ 5 000 / 8 000

332 1954 CHEVROLET Corvette



Châssis n° E54S002917
Moteur 6 cylindres
en ligne
Puissance 150 cv
(235.5 ci)
Carte grise française

Photo d'un modèle similaire

La Chevrolet Corvette a été lancée le 30 juin 1953 à Flint, dans le Michigan. Un prototype aux lignes strictement identiques avait été présenté au début de l'année 1953 au Motorama de General Motors, dans l'hôtel Waldorf-Astoria de New York. Cette première Corvette (conçue par Bill Mitchell, Ed Cole et Harley Earl de General Motors) comportait déjà de nombreuses innovations: c'était la première voiture de série dont les lignes étaient directement issues d'un concept car, et surtout, c'était la première voiture de série à posséder une carrosserie en fibre de verre. Dénommée « solid-axle » par les initiés, elle reste indissociable de l'image de l'Amérique des années 1950. Le premier exemplaire est construit est de couleur « Polo White » avec une capote noire un intérieur rouge. Il s'agit d'un petit roadster deux places doté d'un moteur à six cylindres en ligne Chevrolet de 3,9 L développant 160 cv baptisé « Blue Flame » et d'une boîte automatique à deux rapports. L'année modèle 1953 verra naître exactement 300 Corvettes, toutes identiques (à l'exception des premiers modèles, qui avaient des enjoliveurs de roues issus de la Bel Air). Les deux premières seront détruites dans les crash-tests.

Le modèle présenté appartient à cette toute première catégorie. Il en reste très peu dans le monde aujourd'hui, et il y en a encore moins dans l'état où cet exemplaire. Cette voiture incarne toutes les qualités des automobiles américaines. Elle possède sa radio d'origine. Et comme m'a indiqué un de mes amis collectionneur étranger : « *Cette voiture serait fière allure dans n'importe quelle collection de belles voitures* ».

Elle est devenue une voiture de collection emblématique, surtout en Europe, où elle est relativement rare.

€ 65 000 / 90 000

Osenat 17 mars 2013

Nautimania

A

B

C

D

G

E

F

H

A **Moteur Hors-bord EVINRUDE Lightwin " Bleu "**
Bel état général d'origine à redémarrer.
Puissance : 3 cv 300 / 400 €

B **Rare moteur à arbre long KÖNIG " Hors-bord "**
Provenance germanique, permettant la propulsion de barques et petits canots.
Excellent état 300 / 400 €

C **Moteur Hors-bord EPFZETTE**
Rare moteur des années 1930 de type hors bord, de provenance Germanique à arbre long, permettant la propulsion de barques ou de petits canots de rivière.
300 / 400 €

D **Canon**
Longueur : 0,70 cm, Largeur : 0,30 cm, Poids : 70 kg
Provenance : Etas-Unis 500 / 600 €

E **Panneau décoratif**
Peinture de deux goélettes sur toile avec cadre en bois
Décoration de fond de manège
1,35 m x 1,85 m 200 / 250 €

F **Panneau décoratif**
Peinture d'une frégate sur toile avec cadre en bois
Décoration de fond de manège
1,35 m x 1,85 m 200 / 250 €

G **Winch**
Hauteur : 0,30 cm , Diamètre haut : 0,14 cm
Diamètre partie basse : 0,20 cm, Poids : 24 kg
350 / 450 €

H **Paire de manches à air**
Grand modèle
Hauteur : 1,38 m, Diamètre bouche : 0,38 cm
Couleur extérieur : Blanche, Couleur intérieur : Bleu ciel
1 200 / 1 400 €

333 1938 MISS PARIS

« MISS PARIS », est un modèle du SEA KING, vaisseau amiral du chantier « British Power Boat" à Southampton, très réputé dans les années 20 pour ses commandes militaires. Bateau d'officiers, rapide, il permet la récupération de pilotes de la RAF tombés à la mer…

Celui-ci connait un destin particulier. Construit en 1938, mis de côté pendant la guerre, il n'a été motorisé qu'en 1945, avec un moteur PERKINS DIESEL, qui tourne encore à la perfection.

C'est sans doute ce qui peut expliquer qu'il en reste 2 ou 3 dans le monde, tous les autres ayant été détruits lors de combats. Miss Paris, 1 motorisé moderne en Angleterre, peut-être 1 aux Etats-Unis ?

C'est un 3 cockpit Classique, sa coque est en acajou double plis croisés bordés et membrures tout acajou pour les fonds. Le pont est latté acajou, tous deux entièrement rénovés et en parfait état d'entretien.

Il peut accueillir 9 personnes, soit 3 au poste de pilotage, 3 au milieu et 2 à l'arrière.

Accastillage neuf ou rechromé. Sellerie en parfait état et de grand confort.

Le modèle « Sea King » est caractérisé pour sa maniabilité et sa rapidité. « Miss Paris » est homologué en 5e catégorie.

Type: Sea King
Origine:
Grande Bretagne
Chantier :
British Power Boat
Construction : Bois
Longueur : 7,60 m
Largeur : 1,90 m
Poids : 1 900 kg
Tirant d'air : 0,90 M
Tirant d'eau : 0, 70 M
Moteur : Perkins
Type : 6M Diesel
de 1947 :
Document de naviga-
tion : Certificat
de navigation français
Remorque
double-essieu

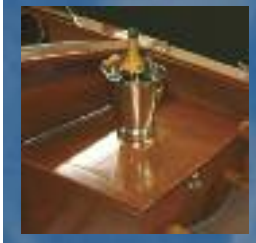
€ 25 000 / 30 000

Osenat 17 mars 2013

334 1953 CHRIS CRAFT

Type : Sportsman
Construction : Bois
Longueur : 6,20 m
Largeur : 2,20 m
Poids : 1 100 kg
Tirant d'air : 1,10 m
Tirant d'eau : 0,60 m
Moteur : Chris Craft
Type : MBL 6 cylindres
Puissance : 165 HP
Document de navigation : Certificat de navigation français
Remorque : Double-essieu avec carte grise Française

Une grande histoire qui débute avec une modeste entreprise située sur la rivière Saint-Clair dans la ville d'Algonac au Michigan. Le fondateur, Christopher Colombus Smith, commença à installer, vers 1890, des moteurs à naphte et à vapeur jusqu'au milieu des années 1920, puis fabriquait des bateaux de plaisance sur mesure, mais également des « hydro » capables de grande vitesse. Il remporta plusieurs courses comme la prestigieuse Gold Cup avec son célèbre partenaire Gar Wood.
Son fils Jay W. Smith, dès 1922 permis a la compagnie de devenir la fameuse firme « Chris Smith & Sons » devenant ainsi la plus grande entreprise de fabrication de bateaux de plaisance au monde dans les années 20. Ils mirent en place des bateaux fabriqués à la chaine.
Survivant après la célèbre crise des années 30 grâce à son génie permettant l'accès des bateaux à des couts extrêmement accessibles. Puis, survint la Seconde Guerre mondiale ou la firme livra près de 12 000 bateaux pour le compte de l'armée Américaine dont certains servirent au débarquement de Normandie. La fin de la guerre voyait des unités avec des coques peintes, la fourniture du bois étant devenu rare. Toutefois leur marketing de qualité leur permit une croissance étonnante.
C'est enfin dans les années 50 que l'accessibilité aux bateaux de plaisance se développe dans le cadre d'une société tournée vers la consommation des loisirs. Chris-Craft sut tirer avantage de cela en offrant une gamme de près de 120 modèles avec tous les budgets. Construits dans plus de cinq usines à travers les États-Unis : Algonac et Holland au Michigan, Caruthersville au Missouri et Chattanooga au Tennessee. Les autres modèles étaient construits en planche d'acajou sur structure comme : Constellation, Commander pour la ligne Cruiser et Riviera, Sportsman, Holiday, Continental, Capri pour les runabouts.
Une occasion unique de naviguer sur un bateau mythique, extrêmement confortable et fiable permettant d'inviter de nombreux amis, le type Sportsman étant d'une grande convivialité.



€ 35 000 / 40 000

335 1965 BIANCHI & CECCHI

Une marque et un chantier Italien de légende crée par un groupe de passionnés qui ont créés des modèles soignés durant de nombreuses années. Le bateau présenté a été récemment restauré, il a bénéficié d'une mécanique extrêmement fiable qui permettra de naviguer sur lacs et rivières en toute quiétude.

Type : Hors bord
Construction : Bois
Longueur : 4, 60 m
Largeur : 1,85 m
Poids : 400 kg
Mécanique :
Evinrude V-IV
Puissance : 50 cv
Document : Certificat de navigation Français
Equipement : Remorque simple-essieu

€ 7 000 / 10 000

336 1966 PEDRAZZINI

Italien d'origine, Augusto Pedrazzini installé sur le lac de Zürich en Suisse dès 1904, créa en 1914 son propre chantier en y construisant des barques et des voiliers.
Son fils Ferrucio lui succéda en 1950 et se concentra sur les bateaux à moteur de type Runabout.
Bateau restauré entièrement (Fond, pont, peinture, vernis, électricité, mécanique, chrome, sellerie…)

Origine : Italie
Construction : Bois
Type : 620
Longueur : 6,20 m
Largeur : 2,24 m
Poids : 1 100 kg
Tirant d'air : 1,10 m
Tiran d'eau : 0,40 m
Moteur : OMC
Type : Z drive
Puissance : 165 HP
Document de navigation :
Suisse " dédouané "
Remorque :
Double-essieu de marque SIGMA

€ 22 000 / 28 000

337 1984 FERRARI 308 GTSi

Châssis n°
ZFFLA13B000052555
Carte grise française

Modèle européen
Couleur commande spéciale

55 000 km d'origine

Avec l'arrêt des Dino 246 GT, Ferrari ne disposait plus comme " entrée de gamme " que de la Dino 308 GT4, dessinée par Bertone et si décriée. Au début des seventies, pour sa nouvelle berlinette, Ferrari refait appel à Pininfarina qui dessinera une des Ferrari les plus populaires et les plus produites: la 308. Et désormais, l'entrée de gamme chez Ferrari, et non plus Dino, sera équipée d'un V8! La 308 GTB n'a pas déçu ses géniteurs. Elle offrira son essor industriel à Ferrari, qui, grâce à elle, triplera ses chiffres annuels de fabrication. En 1981, la production des V8 dépassera à Maranello celle de tous les V12 fabriqués depuis la naissance de la marque! Contrairement à la Dino, dont elle est indirectement l'héritière, la 308 GTB reçoit le badge Ferrari. Elle sera construite parallèlement à la Dino 308 GT4. La 308 GTB reprend l'architecture de la Dino: moteur monté transversalement au centre de la voiture et faisant bloc avec la boite de vitesses et le différentiel. La nouvelle Ferrari hérite du V8 de trois litres à quatre arbres à cames en tête (entrainés par courroie crantée) inauguré par la Dino 308 GT4. La principale différence avec le moteur de cette dernière tient à son carter sec - cette lubrification permet d'accroitre le volume d'huile en circulation et d'abaisser la température. Les modèles destinés au marché américain reçoivent cependant, comme la 308 GT4, un carter humide. D'autres caractéristiques les distinguent encore des 308 GTB européennes: présence de deux distributeurs d'allumage et de quatre sorties d'échappement au lieu de deux. Il est accouplé à une boite de vitesses à cinq rapports - aux commandes fermes à l'image de toutes les voitures frappées du cheval cabré! Le séduisant design de Pininfarina propose un subtil cocktail de classicisme et de modernité, où l'on retrouve une continuité de style avec la 365 GT4 BB combinée à quelques zestes de Dino. A la berlinette Boxer, la voiture doit son profil cunéiforme, ainsi que le sillon de ses flancs, qui divise visuellement le ponton - mais que l'on retrouve sur plusieurs modèles de Maranello. A la Dino, elle emprunte sa lunette arrière concave inversée et ses fortes prises d'air latérales. L'avant plongeant a nécessité l'installation de phares rétractables. C'est sur le stand de Charles Pozzi au salon de Paris de 1975, où trône également la 312 T de Niki Lauda qui vient de remporter le championnat du monde de Formule 1, que la 308 GTB fait son entrée dans le monde. Les premiers clients de la 308 GTB apprécient la souplesse et la douceur de son moteur, qui ne rechigne pas aux taches urbaines. Equilibrée et homogène,

la nouveau-née jouit d'une excellente tenue de route. Elle manifeste une grande docilité. Lancé en 1977 au salon de Francfort, le cabriolet 308 GTS comble le vide laissé par le retrait de la Dino 246 GTS. Pininfarina a repris à cette dernière le principe du toit amovible, que l'on range derrière les sièges. La 308 GTS est mécaniquement identique au coupé, à l'exception du carter humide qui équipe son moteur. La première évolution de la 308 intervient à la fin de 1980 avec l'adoption de l'injection mécanique. Comme sur la 400 i et la Mondial, il s'agit du système indirect Bosch K-Jetronic, associé à l'allumage électronique Marelli. Sensiblement au même moment, le carter sec disparait sur la 308 GTB européenne. Bien qu'elle n'ait pas été conçue à cette fin, la 308 GTBi va s'illustrer en compétition pendant deux ans. Portée à 300 ch par le préparateur Giovanni Michelotto et engagée par Charles Pozzi, la voiture, pilotée par Jean-Claude Andruet, remporte la Targa Florio de 1981. Suivront d'autres victoires, dont deux enregistrées dans le Tour de France et une au Critérium des Cévennes (en 1982).

Le modèle présenté a été délivré le 2 octobre 1984 à Monsieur Marco Castaldo en Italie avec une commande spéciale de couleur blanche réf « Avus 100 ». La voiture était entretenue chez SAMOCAR à Rome, puis a appartenue à Monsieur Mauvoisin, propriétaire du Motel D'Acotz qui l'entretenait chez Cavallari Monaco motors avec changement des courroies et d'embrayage en 2003 à 34 075 km puis à Bayonne chez Ferrari. Elle appartient depuis 5 ans à la même propriétaire. Son entretien a toujours été fait régulièrement et l'essai effectué s'est avéré irréprochable !
Livrée avec sa trousse Ferrari et sa trousse à outils d'origine.

€ 30 000 / 35 000

338 1959 MG type MGA 1500

M.G, Morris Garage, appartient à cette petite catégorie des prestigieuses marques anglaises spécialisées dans les roadsters sport. Dès 1946, les MG de la série T sont refabriquées avec un nouveau modèle la TC qui est une simple évolution du modèle de 1939. Un peu obsolète avec son essieu avant rigide, la firme à l'octogone réagit en faisant des évolutions techniques et esthétiques. Mais la vraie nouveauté c'est 1955 où l'on peut voir 2 MG à carrosserie spéciale désignées EX 182, courir les 24 Heures du Mans. Quelques mois plus tard, on revoit ces voitures en version client au salon de Francfort : c'est la MGA. Avec une ligne élégante et bien proportionnée type barquette « course » totalement dans l'air du temps et un prix attractif, le succès fut immense et immédiat. Comme pour les Austin Healey et autres Triumph, les USA vont absorber la majorité des 101 000 MGA construites. Ce chiffre est d'ailleurs un record à l'époque puisque la MGA est la première sportive à dépasser la barre des 100 000 voitures construites. La fiabilité et la robustesse de la mécanique du modèle, malgré une première non synchronisée, ont grandement permis la construction d'une excellente image. Très sport, l'habitacle est spartiate avec un tableau de bord très complet et des sièges sport.

Le très bel exemplaire présenté est équipé de roues fils chromées et a été entièrement restauré à grand frais. Dedans, dessous, dessus, cette MGA apparaît dans une forme excellente. Historiquement, notre MGA a été vendue neuve aux USA et est l'une des dernières de la première série reconnaissable à ses petits feux sur les ailes arrière. Avec un seul propriétaire de 1977 à 1991, année de son importation en France, elle a été dédouanée en 1994. Le moteur a été remplacé aux USA avant son importation par un autre moteur de MGA mais plus puissant, ce qui rend la voiture plus nerveuse et plus agréable. Sa propriétaire actuelle, très méticuleuse, la détient depuis plus de dix ans. Ce modèle est équipé d'un porte-bagage arrière du type luxe, son intérieur est très conforme à l'origine avec notamment son grand volant, le système de chauffage. La sellerie est en cuir noir avec passepoil rouge rappelant la teinte de la carrosserie. Les side screen sont présents. Il n'y a pas de poste radio, mais y en a t il besoin ?
Sexy et performant, le très féminin roadster MGA plaisait énormément et ce sentiment est toujours vrai, son look est toujours aussi ravageur. Les pièces détachées sont très bien suivies et l'entretien est facile, c'est une valeur sûre en collection avec un charme inimitable.

Châssis n°
HDR43 66074
Carte grise française

€ 28 000 / 33 000

Osenat 17 mars 2013

339 1984 MERCEDES BENZ 280 SL (R107)

Chassis n°
WDB1070421A012617
Carte grise française

Les Mercedes-Benz SL Pagode, présentées dans les années 60' possédaient encore un zest de sportivité. Avec son six en ligne de 2,8 litres, le 280 SL affichait des performances et comportement presque sportif et affichait surtout un remarquable compromis entre le confort et le sport. En 1971, Mercedes-Benz dévoile la remplaçante de sa bête d'image: le SL type R107. Fini le toit Pagode, mais le SL possède toujours son hard-top, véritable marque de fabrique des SL. Mais plus encore que la voiture en elle-même, le SL type R107 symbolise pour toute une génération une image de la réussite à l'américaine. Tous les plus célèbres personnages, véritables clichés de la réussite américaine, s'affichent dans les films ou les séries TV au volant d'un SL type R107: Bobby Ewing dans Dallas, Richard Gere dans American Gigolo, Jonathan Hart dans l'Amour du Risque, et même Eddy Murphy, dans le premier opus du Flic de Beverly Hills. Une véritable star sur quatre roues, que revendique pleinement Mercedes-Benz. La ligne du SL de profil est d'une pureté sans faille. L'intérieur offre une rigueur toute germanique et bien dans le ton de l'époque. Pas de bruits parasites, des assemblages précis, et une tenue dans le temps qui semble inaltérable. Le grand volant se rappelle à votre bon souvenir, pour signifier que les Mercedes-Benz des années 70-80 se conduisaient en cruising. Les feux avant et arrière sont dotés des striures anti-salissures, très en vogue chez Mercedes-Benz à l'époque. L'histoire du SL type R107 est réellement celle d'une montée en puissance. Très fiable, les roadsters SL R107 sont un peu à part dans la généalogie SL. Très typés confort et luxe, ils avaient alors réussi à toucher une autre clientèle plus vaste que les Pagode.
Le modèle présenté appartient au même propriétaire depuis 6 ans. Elle possède son carnet d'entretien d'origine tamponné et un dossier de factures depuis l'origine chez Mercedes Benz.

€ 10 000 / 12 000

340 1961 JAGUAR MKII

Châssis n° 176512
Moteur à 6 cylindres
Cylindrée : 3.4 L
Carte grise française
de collection

La première berline à carrosserie monocoque de Jaguar est née en 1955 avec le beau moteur XK ramené à 2,4 l, il s'agissait de la Saloon 2,4 l. La voiture est belle et réussie, le succès est immédiat. Cette nouveauté envoûtante rompt définitivement avec le passé, elle est féline, basse et racée. Tout début 1957, une nouvelle version est proposée avec le moteur 3,4 l qui transfigure le modèle tant au niveau des performances que de l'agrément de conduite. Le 2 octobre 1959, sur le stand Jaguar d'Earl's Court, William Lyons est heureux. Il présente sa nouvelle monture: la Jaguar Mk II. Le niveau de finition est identique avec des boiseries précieuses et du cuir de haute qualité, la vraie nouveauté vient de la lumière. En affinant tous les montants des vitres, la luminosité a pu faire une éclatante entrée dans l'habitacle. La ligne générale s'allège. Sous le capot, trois possibilités le 2,4 l, 3,4 l ou le moteur de 3,8 l, tous avec les 6 cylindres à double ACT. C'est encore une réussite totale et la ligne de Mk II restera, de l'avis de tous, comme une des plus belles voiture de la marque, la vraie berline de sport !

La Jaguar Mk II présentée est une 3.4 L. Elle a été achetée par son propriétaire il y a 8 ans. Il voulait que tout fonctionne et l'a entièrement fait réviser. Le contacteur d'ignition a été remplacé, le frein à main revu, le jeu aux pastilles réglé, les carburateurs synchronisés, le compte tour réparé, les chromes abimés ont été changés, le klaxon et l'éclairage intérieur rétablis et le jeu dans la direction a été supprimé. Les lames de ressorts ont également été changées. Nous avons effectué le trajet depuis le département de l'Oise jusqu'à Fontainebleau et cette automobile se conduit comme une voiture moderne ! Aucun jeu dans la direction, une souplesse de conduite, les vitesses s'enclenchent sans forcer, l'overdrive fonctionne, bref tout fonctionne et l'on a l'impression de sortir de la concession en 1961. Tout ceci bien sur en ayant le caractère sportif dès que vous appuyez sur l'accélérateur. Une automobile parfaite !

€ 30 000 / 35 000

Osenat 17 mars 2013

341 1977 CITROËN Méhari

Châssis n° 08CA4721
Carte grise française.

Le 11 mai 1968, c'est le lancement de la Méhari dont la présentation a lieu à Deauville. Ça commençait très mal! La France vivait quelques évènements nationaux de première importance. Il s'agissait d'une voiture de loisirs conçue pour les ballades en plein air. La structure de base est la plateforme de la Citroën Dyane qui elle même descend de la célébrissime 2cv. Disponible en 2 places on pouvait en option choisir la banquette arrière pour la transformer en 4 places. La carrosserie est en plastique ABS. On peut la voir comme une interprétation moderne d'une Jeep à la française. D'ailleurs beaucoup d'administration ont utilisé ses qualités intrinsèques pour diverses missions et notamment militaires. Notre Citroën Méhari a été immatriculée le 24 avril 1977 pour la première fois, et appartient au même propriétaire depuis 21 ans. C'est une deux places sur la carte grise mais possède une banquette arrière. Son année de naissance ne nécessite pas l'installation de ceintures de sécurité à l'arrière. Cette méhari a appartenu à l'armée française mais son historique militaire a été enfoui sous une peinture, elle n'a pas roulé depuis plusieurs années et nécessite une révision.

€ 3 000 / 5 000

342 1987 FERRARI Mondial 3.2 - 8

Produites entre 1980 et 1993, les « Mondial » ont comme caractéristiques une configuration 2+2 des sièges, et l'utilisation d'un moteur V8 en position centrale arrière. Dessinée par Pininfarina, ses lignes sont tendues et carrées, proches de celles de la 308 GT4. Deux grandes grilles latérales sur les flancs allègent la silhouette. Un profilé noir souligne la partie du toit au-dessus de la lunette pour ajouter équilibre et finesse au design.

La Mondial 3.2 – 8 succède à la Mondial QuattroValvole en 1985 et sera produite jusqu'en 1989 à un peu moins de 1 000 exemplaires. L'évolution est esthétique et mécanique, afin de suivre de près l'évolution de la lignée de la berlinette V8 2 places, la 328.

Le modèle présenté a été mis en circulation le 23 novembre 1987, le Type est F108ALR, Modèle Mondial 3.2 L. Gris Anthracite métallisé, elle bénéficie des modifications de carrosserie concernant principalement l'avant avec des pare chocs parfaitement intégrés et de la même couleur que la carrosserie. Du côté mécanique, le moteur est un 3 185 cm³ et 270 cv, ce qui donne à la voiture des prestations plus sportives que celles des millésimes précédents.

L'empattement de 2,65 m offre un habitacle assez spacieux. Le volant à trois branches frappé du Cavallino et la grille du levier de vitesse en métal participent de la signature d'un intérieur sobre et esthétique aux couleurs rouge Ferrari. Avec quatre sièges individuels, en cuir Connolly, cette Mondial est une réelle 2+2, confortable et adaptée aux utilisations fréquentes auxquelles une GT 4 places peut prétendre, même en famille. Le large accoudoir central complète le confort des passagers installés à l'arrière. Le coffre à bagages, placé à l'arrière du moteur, est volumineux. Pour respecter les normes antipollution en vigueur aux États-Unis, le V8 a été équipé d'une injection électronique.

Châssis n°
ZFFWD 21B 0000 74895
Carte grise française

€ 15 000 / 20 000

Osenat 17 mars 2013

343 1968 FORD Mustang GT Cabriolet

Lee Laccoca, le grand patron de Ford, eût un éclair de génie en créant la Mustang. Lancée au printemps 64, ce modèle est d'emblée un succès commercial important. C'est la « Pony car » par excellence et n'a pas connues de réelles concurrentes. C'est une des rares voitures américaines « grand public » élevée au rang de mythe. Il faut noter que la Mustang est toujours fabriquée près de 50 ans après sa naissance.

Les Ford Mustang sont, à l'image des voitures américaines, disponibles dans une version de base à un prix très abordable par le grand public et ensuite il y a un très grand nombre d'options disponibles (moteurs, finitions, accessoires...). En fait il y en a rarement 2 identiques. De plus chaque année, le millésime est différent dans le détail ou en profondeur.

Les Mustang de la première génération sont celles fabriquées entre 1964 et 1973. Bien que de dimensions plutôt européennes, la Mustang s'avère spacieuse avec un coffre suffisant. C'est une voiture qui, encore aujourd'hui, est utilisable au quotidien. Toutes les pièces sont disponibles et ne sont pas onéreuses, c'est relativement important dans le cas d'une voiture de collection que l'on désire utiliser.

L'exemplaire présenté est du millésime 1968. Il s'agit d'un cabriolet très rare à plus d'un titre et extrêmement désirable pour le collectionneur qui cherche un «bon modèle». Tout d'abord, il s'agit d'une voiture vendue neuve en France. Une des particularités des Mustangs « françaises » étaient d'être positionnées dans le haut de gamme et à ce titre elles étaient très bien optionnées.

A l'époque, Ford n'a exporté que 535 cabriolets du millésime 1968. Notre Mustang a une date de fabrication prévue pour le mois de décembre 1967. Sa première immatriculation est datée du 24 avril 1968. Elle est sortie de l'usine de Metuchen, près de New York, en Wimbledon White c'est le nom de la couleur des Mustang blanches.

La capote possède une vitre à l'arrière et sa commande électro-hydraulique fonctionne normalement. La direction est assistée. La montre et le compte tours sont présents au tableau de bord. Entre les sièges, on trouve la très pratique console centrale. L'intérieur, d'origine et très bien conservé, est noir et du modèle luxe. Les freins sont assistés et à disques à l'avant. Le rare pack GT est installé d'origine. Cette énumération correspond à des options rares ou très rares.

Le moteur d'origine est le 390 CI équivalent à 6 390 cm^3 équipé du carburateur quadruple corps avec une puissance déclarée de 325 cv. Il est associé à une boîte de vitesses manuelle à 4 rapports «close ratio - top loader», c'est la boîte «super sport» des Ford et AC Cobra. Pour passer la puissance aux roues, le pont arrière est l'indestructible 9 pouces avec le rapport autobloquant 3,25:1, une option rare. En 1968, cette combinaison 390 / BM4 n'a concerné au total que 340 cabriolets sur les plus de 25 000 fabriqués. Si la boîte et le pont d'origine sont toujours présents, le moteur de notre Mustang a été remplacé par un 5,7 litres. Il est tout à fait possible de la remettre dans sa configuration d'origine.

Notre Mustang est donc un authentique cabriolet GT français depuis toujours, avec son compteur en Km/h. Nous savons que seuls trois amateurs se sont succédés derrière son volant sur les 40 dernières. L'intérieur est d'origine et dans un état réellement splendide et étonnant. Le compteur indique 98000 km ce qui est peu mais est très certainement le kilométrage parcouru depuis 1968 vu l'usure générale. La tôlerie est très saine, la voiture n'ayant sans doute jamais couché dehors. Très récemment notre Mustang GT a reçu des soins mécaniques ainsi que des pneus et des amortisseurs neufs.

Ce qui est difficile dans le domaine de la Mustang, c'est de trouver un exemplaire rare et intéressant. En considérant le modèle, les options et l'état général, si l'on doit conseiller une Mustang cabriolet, celle ci mérite fortement d'être regardée de très, très près...

Châssis n° 8T03S136292

Une des 340 fabriquées

Vraie GT « Française » d'origine

Beaucoup d'options

Modèle ultra rare

€ 25 000 / 30 000

344 1984 FERRARI 308 GTSi

Châssis n°
ZFFUA13A3E0051817
Carte grise française

Même propriétaire
depuis 19 ans

Avec l'arrêt des Dino 246 GT, Ferrari ne disposait plus comme " entrée de gamme " que de la Dino 308 GT4, dessinée par Bertone et si décriée. Au début des seventies, pour sa nouvelle berlinette, Ferrari refait appel à Pininfarina qui dessinera une des Ferrari les plus populaires et les plus produites: la 308. Et désormais, l'entrée de gamme chez Ferrari, et non plus Dino, sera équipée d'un V8! La 308 GTB n'a pas déçu ses géniteurs. Elle offrira son essor industriel à Ferrari, qui, grâce à elle, triplera ses chiffres annuels de fabrication. En 1981, la production des V8 dépassera à Maranello celle de tous les V12 fabriqués depuis la naissance de la marque! Contrairement à la Dino, dont elle est indirectement l'héritière, la 308 GTB reçoit le badge Ferrari. Elle sera construite parallèlement à la Dino 308 GT4. La 308 GTB reprend l'architecture de la Dino: moteur monté transversalement au centre de la voiture et faisant bloc avec la boîte de vitesses et le différentiel.

La nouvelle Ferrari hérite du V8 de trois litres à quatre arbres à cames en tête (entrainés par courroie crantée) inauguré par la Dino 308 GT4. La principale différence avec le moteur de cette dernière tient à son carter sec - cette lubrification permet d'accroitre le volume d'huile en circulation et d'abaisser la température. Les modèles destinés au marché américain reçoivent cependant, comme la 308 GT4, un carter humide. D'autres caractéristiques les distinguent encore des 308 GTB européennes: présence de deux distributeurs d'allumage et de quatre sorties d'échappement au lieu de deux. Il est accouplé à une boîte de vitesses à cinq rapports - aux commandes fermes à l'image de toutes les voitures frappées du cheval cabré! Le séduisant design de Pininfarina propose un subtil cocktail de classicisme et de modernité, où l'on retrouve une continuité de style avec la 365 GT4 BB combinée à quelques zestes de Dino. A la berlinette Boxer, la voiture doit son profil cunéiforme, ainsi que le sillon de ses flancs, qui divise visuellement le ponton - mais que l'on retrouve sur plusieurs modèles de Maranello. A la Dino, elle emprunte sa lunette arrière concave inversée et ses fortes prises d'air latérales. L'avant plongeant a nécessité l'installation de phares rétractables. C'est sur le stand de Charles Pozzi au salon de Paris de 1975, où trône également la 312 T de Niki Lauda qui vient de remporter le championnat du monde de Formule 1, que la 308 GTB fait son entrée dans le monde. Les premiers clients de la 308 GTB apprécient la souplesse et la douceur de son moteur, qui ne rechigne pas aux taches urbaines. Equilibrée et homogène, la nouveau-née jouit d'une excellente tenue de route. Elle manifeste une grande docilité. Lancé en 1977 au salon de Francfort, le cabriolet 308 GTS comble le vide laissé par le retrait de la Dino 246 GTS. Pininfarina a repris à cette dernière le principe du toit amovible, que l'on range derrière les sièges. La 308 GTS est mécaniquement identique au coupé, à l'exception du carter humide qui équipe son moteur. La première évolution de la 308 intervient à la fin de 1980 avec l'adoption de l'injection mécanique. Comme sur la 400 i et la Mondial, il s'agit du système indirect Bosch K-Jetronic, associé à l'allumage électronique Marelli. Sensiblement au même moment, le carter sec disparait sur la 308 GTB européenne. Bien qu'elle n'ait pas été conçue à cette fin, la 308 GTBi va s'illustrer en compétition pendant deux ans. Portée à 300 ch par le préparateur Giovanni Michelotto et engagée par Charles Pozzi, la voiture, pilotée par Jean-Claude Andruet, remporte la Targa Florio de 1981. Suivront d'autres victoires, dont deux enregistrées dans le Tour de France et une au Critérium des Cévennes (en 1982).

Le modèle présenté date de 1984, il appartient au même propriétaire depuis 19 ans. Les dernières révisions ont été faites, les courroies changées en 2012 chez les Etablissements Mercier.

€ 25 000 / 30 000

Osenat 17 mars 2013

345 1974 PORSCHE 914

L'histoire de Porsche a toujours été intimement liée à celle de Volkswagen. Créateur de la Coccinelle qui servit de base à sa première voiture, la 356, Porsche a sur un lien d'affinité, avec Volkswagen produit de 1970 à 1976 une sportive " grand public ", la 914. Dotée de qualités routières exceptionnelles grâce à un moteur central, la VW-Porsche 914 devait permettre à Porsche de renouer avec la clientèle populaire qui avait assuré le succès de sa 356, et à Volkswagen de donner une succession au coupé Karmann Ghia. Le pari fut transformé aux USA et cette automobile était vendue comme une Porsche et comme une Volkswagen en Europe. En 1969, Porsche propose 2 versions: un 4 cylindres de 1,7 L et un 6 cylindres de 2 L. La première version rencontrera un grand succès car le 6 cylindres était trop cher. La boîte de vitesse possède 5 rapports et la première est décalée. En 1972, la 914/6 est remplacée par la 914/2 avec un moteur 4 cylindres porté à 2,0 litres. Avec 100 cv les performances de ce nouveau modèle sont semblables au moteur 6 cylindres.

Le modèle présenté appartient à cette catégorie, et fut comme la grande majorité vendu neuf aux Etats Unis. Sa carrosserie tout comme sa couleur orange est caractéristique du design « *seventie's* ». Cette Porsche ne ressemble à aucune autre, représente un objet design XX^{e} siècle, un cocktail admirable pour un petit roadster: Originale, attachante, décapotable, rapide et surtout bourrée de qualités routières.

Châssis n° 4742900870
Carte grise française

€ 12 000 / 15 000

346 1956 MERCEDES BENZ 190SL

Présentée en 1954 à New York, la Mercedes 190 SL est conçue pour être une petite 300 SL. Dérivée du mythique modèle à l'étoile, ce petit Roadster est conçu en collaboration avec Max Hoffman, l'importateur Mercedes aux Etats- Unis. Cette Mercedes-Benz 190 SL Roadster est équipée d'un moteur 4 cylindres en ligne, de 1897 cm3 développant 105 CV grâce à deux carburateurs. Le moteur est couplé à une boîte manuelle à 4 vitesses. Le châssis repose sur une suspension avant indépendante et des demi-axes oscillants arrière avec ressorts hélicoïdaux et 4 freins à tambours à commande hydraulique. Elle est l'œuvre des designers maison Karl Wilfert et Walter Hackert, qui reçoivent le mandat de créer une automobile ressemblant à la 300 SL mais plus petite de 30 cm. Dérivée du châssis plateforme de la modeste berline 180, qui est raccourci de 25 cm. La carrosserie est en acier mais les quatre ouvrants (portières, coffre arrière et capot moteur) sont en aluminium. La 190 SL terminera sa carrière avec une production totale de 25881 unités. Pour remplacer la 300 SL « *Papillon* », le salon de Genève 1957 sera la rampe de lancement de la grande sœur de la 190SL: le roadster 300 SL. Ce dernier ressemble beaucoup au cabriolet 190 mais les dimensions ne sont pas les mêmes. Ces deux cabriolets seront remplacés en 1963 par une nouveauté qui se positionnera dans une gamme intermédiaire, la 230 SL « *Pagode* ». Le modèle présenté a été importé des Etats-Unis en 1989 puis son propriétaire l'a ensuite passé à la Drire à titre isolé et l'a fait restaurer. Sa teinte d'origine était le gris métal réf DB 180. Son propriétaire l'a donc repeinte dans sa teinte d'origine. Les moquettes ont aussi été changées dans leur teinte d'origine. La sellerie a été refaite chez le spécialiste « Dinan Sellerie Automobile ». Les chromes d'origine ont également été décapés, puis renickeler et rechromer. La mécanique a aussi été refaite en 1993 puis toujours entretenue, réglage de l'allumage, contrôle de la carburation, l'échappement, la boîte de vitesses… Bref tout a été fait pour un parfait fonctionnement. Cette automobile possède son rare hard top « grand modèle » et son 3e siège.

Les formes sensuelles de la 190 SL, sa qualité de construction et sa solidité sont ses points forts. C'est une voiture extrêmement robuste, destinée à une clientèle plus intéressée par une voiture élégante que performante. Dans la tradition de chez Mercedes Benz, cette voiture est très bien construite et permet un usage quotidien.

Châssis n°
1210426500215
Carte grise française

Rare Hard-top d'origine
3e siège

Teinte d'origine

€ 60 000 / 80 000

Osenat 17 mars 2013

347 1979 MG B Cabriolet

C'est au salon de Londres en septembre 1962 que MG lance la remplaçante de la MGA qui s'appelle tout logiquement la MGB. Plus moderne de ligne, le dessin de la voiture est plus tendu et plus anguleux. Avec des vitres dans les portes, ce n'est plus un roadster mais un cabriolet. La MGB est finalement beaucoup moins spartiate que la MGA. L'habitacle est aussi plus grand. Stricte deux places, son caractère reste guidé par un esprit sportif.

Elégante à la ville comme à la campagne, la MGB est à l'aise quelque soit le milieu où elle évolue. Le moteur est aussi d'une cylindrée plus importante puisqu'elle passe de 1600 à 1800 cm^3. En octobre 1964 le moteur évolue et passe de 3 à 5 paliers pour maintenir le vilebrequin. C'est en mars 1965, que les poignées extérieures des portes deviennent fixes avec un bouton poussoir. Le modèle présenté est vert British Racing Green. Il possède également son hard top. La disponibilité des pièces et la simplicité des interventions mécaniques permettent d'envisager sereinement une utilisation intensive. La robustesse de la MGB a fait de ce modèle une des sportives décapotables les plus appréciées au monde. Le succès commercial est là pour le confirmer, la production a été stoppée en 1980 après un demi million d'exemplaires.

Le modèle présenté possède des pare-chocs chromés, une calandre à barres verticales et représente encore la plus jolie des catégories de MGB.

Châssis n°
GHN5UL475969G
Carte grise française

€ 12 000 / 15 000

348 1970 MASERATI Ghibli 4.7

Châssis n°
AM 115 1504
Titre de circulation européen

La Maserati Ghibli est un véritable chef-d'œuvre esthétique, mais aussi un formidable monstre de puissance et de souplesse. Aussi performante que la Ferrari Daytona, elle est proposée, à l'époque de sa commercialisation, à un tarif supérieur à celui de la voiture de Maranello, dont elle est la rivale.

Dévoilée sur le stand Ghia du salon de Turin 1966, où elle partage la vedette avec la De Tomaso Mangusta, la Maserati Ghibli (Tipo 115) doit son nom à un vent de tempête du désert égyptien. Son design sublime est dû à un artiste de grand talent, Giorgietto Giugiaro. La Ghibli, c'est un dessin d'une merveilleuse pureté et l'effet saisissant d'un immense capot - impression renforcée par les phares escamotables. Son look agressif, la voiture ne le doit pas à quelque artifice ostentatoire mais à des moyens nobles, ceux de l'élégance naturelle. En témoigne la parfaite continuité des lignes droites du pavillon et du plan arrière. Le dynamisme inouï de ses formes, la Ghibli en est aussi redevable à une silhouette particulièrement basse, favorisée par un élément technique, la lubrification du moteur par carter sec. Héritée de la compétition, cette solution permet d'abaisser la voiture à la remarquable valeur de 1,16 mètre - d'autant que la mécanique est elle-même montée en position ultra basse.

Son moteur puissant est le V8 de 4,7 litres à 90° est entièrement réalisé en aluminium. Et pour l'alimentation, l'ingénieur Giulio Alfieri a préféré le classicisme des quatre carburateurs Weber double corps à l'injection. Mais ainsi gréée, la Ghibli se prévaut de la puissance généreuse de 330 ch et du couple volumineux de 40 mkg. Des chiffres qui en disent long sur l'agrément de conduite de la voiture.

Donnée par le constructeur pour atteindre jusqu'à 275 km/h en fonction du rapport de pont, la Ghibli dépasse allégrement les 250 km/h. La boîte de vitesses allemande (une ZF) possède cinq rapports parfaitement étagés.

Elle est à juste titre considérée comme l'une des plus grandes réussites de la marque. Elle est rare, envoutante, d'un design fabuleux et restera à jamais comme l'une des plus belles GT italiennes de tous les temps.

Le modèle présenté a été acheté par son actuel propriétaire aux Etats-Unis. La peinture a été refaite il y a quelques années en même temps que la sellerie. Le compteur indique 66 050 miles. La mécanique a été révisée par le mécanicien personnel du propriétaire. Il a profité une dernière fois de son automobile en nous la déposant par la route dans notre showroom de Moret sur Loing.

La Ghibli est aujourd'hui sous cotée par rapport à ses équivalentes Ferrari ou Lamborghini. Mais souvenez vous il y a 10 ans du prix des Miura, Daytona ou plus récemment les 300 SL.

Il s'agit certainement du meilleur investissement aujourd'hui. Elle est aujourd'hui incontournable et encore accessible dans la catégorie des GT des années 60-70. Mais au-delà de l'investissement, cette voiture de l'élite l'était déjà à l'époque avec Jean Paul Belmondo, Claude François, Alain Delon dans le célèbre film « *La piscine* »…

€ 60 000 / 80 000

Osenat 17 mars 2013

349 1961 MERCEDES BENZ 190 SL

La 190 SL est l'œuvre des designers maison Karl Wilfert et Walter Hackert, qui reçoivent le mandat de créer une automobile ressemblant à la 300 SL mais plus petite de 30 cm et, surtout, coûtant la moitié de son prix.

Dérivée du châssis plate-forme de la berline 180, qui est raccourci de 25 cm. La carrosserie est en acier mais les quatre ouvrants (portières, coffre arrière et capot moteur) sont en aluminium. Elle fut enfin présentée au salon de New York en 1954.

Le modèle présenté a été importé des Etats-Unis comme 80% de la production. La dernière facture date de févier 2013 et indique : « Réglage et nettoyage de la carburation, avec remise en état des durites et des joints, réglage de la vis de richesse, silentblocs moteur.. ». L'huile de pont a été changée. Un graissage complet et un réglage des roulements avant ont été faits et des nouveaux cylindres de roues ont été posés. Les freins ont également été revus avec changement des flexibles. Les amortisseurs arrière ont été changés par des Bilstein à gaz, ainsi que la partie arrière de l'échappement. Les canalisations de chauffage ont été revues (523 €).

Cette voiture de sport extrêmement robuste, destinée à une clientèle plus intéressée par une voiture élégante que réellement performante, coûtait moins de la moitié du prix de la sportive 300 SL. Utilisant de nombreux éléments mécaniques communs avec les 180 et 190, la SL est une voiture ancienne très fiable qui permet un usage quasi quotidien.

Châssis n°
121042-10-020259
Carte grise française
de collection

Rare Hard-top d'origine

€ 45 000 / 60 000

350 1970 JAGUAR Type E

Châssis n° 1R12592
Moteur à 6 cylindres
Cylindrée 4.2 L
Carte grise française
de collection

Lancée au salon de l'auto de Genève de 1961, la Jaguar Type E succéda à l'XK150, dernière de la série des XK, elle était alors la voiture de série la plus rapide du monde (240 km/h).

La production s'étendit de 1961 à 1973 et se déclina en 3 modèles (cabriolet, coupé et 2+2) et 3 séries (série 1, série 2, série 3).

Les évolutions et les modifications ont été nombreuses tout au long de la vie de ce modèle, souvent pour des questions de réglementation aux USA, parfois pour améliorer les performances ou la praticité.

A partir de 1964, avec le passage à la 4.2, les sièges baquets ont fait place à des sièges inclinables plus confortables et le tableau de bord et la console centrale ont été recouverts de vinyle noir au lieu de l'alu bouchonné, la boite Moss a été remplacée par une boÎte Jaguar synchronisée plus facile et plus rapide à manier.

On ne peut qu'apprécier ses lignes fluides, son museau agressif et son arrière fuyant créant un profil félin et viril.

Le modèle présenté a été livré neuf aux Etats-Unis et appartenait aux mêmes propriétaires Craig et Linda Munson dans l'Illinois depuis 1976. Il a ensuite été importé en France.

Nous avons effectué un essai routier qui a été très satisfaisant. La dernière révision a été effectuée le 21 février 2013.

€ 40 000 / 55 000

Osenat 17 mars 2013

351 1983 CITROEN 2 CV

Châssis n°
VS7AZKA0000KA5005
Carte grise française

Etudiée avant la guerre, la TPV ne sera mise en fabrication effective qu'à partir de 1949 après sa présentation au Salon de PARIS 1948. La Toute Petite Voiture sera commercialement dénommée la 2cv.

Personne n'aurait pu prédire un si grand succès, avec 5 000 000 d'exemplaires en 42 ans, c'est pour une voiture française un double record à la fois en quantité et en durée. Complètement originale avec un moteur bicylindre à refroidissement par air et des suspensions indépendantes au débattement si impressionnant qu'il donne toujours l'impression que la voiture va basculer. Capable de passer partout, sans se poser de questions, la 2 cv est la voiture fétiche de plusieurs générations. Du plus pauvre au plus riche, tout le monde a eu droit à la «2 pattes» à un moment ou à un autre.

Le modèle présenté appartient au même collectionneur depuis 6 ans. Il possède un allumage électronique et totalise 89 000 km.

€ 2 5000 / 3 000

352 1971 TRIUMPH 2500 PI

Châssis n°
1MG16124LDL
Carte grise française

C'est en 1963 qu'apparait la berline 2000 série 1 (Mk1). Elle remporte un succès immédiat avec 20 000 véhicules vendus dès la première année de production. La compétition est néanmoins rude, en particulier face à Rover et au fil des années les 90 ch de la 2000 ne pourront faire face à la nouvelle Rover 2000 TC dont les 180 km/h de vitesse de pointe sont un argument faisant mouche auprès des jeunes pères de famille anglais. Triumph intègre le groupe British Leyland propriétaire de Rover en 1967, et un an plus tard est dévoilée la première berline anglaise de série disposant de l'injection : la 2500 PI. Le bloc de 2l voit sa course et alésage augmentés pour fournir quelques 136 ch.

Il s'agit du moteur déjà vu sur la TR5 à la puissance légèrement revue à la baisse mais à la courbe de couple arrondie. Son coffre impressionnant séduit d'ailleurs les forces de police Britanniques qui seront très friands de la petite berline. Par rapport au 2l le bas moteur est renforcé, la culasse respire mieux, le taux de compression passe à 9.5 :1 et le tout est entraîné par une double chaîne de distribution

En 1969, une nouvelle mouture de la Triumph est dévoilée, nettement revue intérieurement comme extérieurement. Elle gagne en longueur et adopte une calandre, un tableau de bord et un arrière qui seront également l'apanage de la Stag. La presse est unanime, l'aménagement intérieur et le confort sont dignes de berlines bien plus chères, sans compter la souplesse de ce fabuleux moteur qui sera d'ailleurs la base du six cylindres Datsun. Dessiné par Michelotti, la Mk2 jouit d'un comportement routier exemplaire, bien aidé par son train arrière plus large et son maître-cylindre aux dimensions accrues. 43 000 « 2500 » seront vendus, soit environ la moitié de la production de la série 2.

Le modèle présenté est à remettre en route. Une vraie berline sportive au caractère bien trempé et au moteur fabuleux !

€ 1 000 / 2 000

353 1962 PORSCHE 356 Cabriolet BT6

Châssis n°# 157717
Carrosserie : Cabriolet
Moteur de 1582 cm^3
à 4 cylindres à plat
Alimentation
par carburateurs
Boite de vitesses
à 4 rapports + MA

Le goût de PORSCHE pour les cabriolets ne date pas d'hier. La première 356 (356-001) était un cabriolet et une des dernières photos prise en 1948 à Gmünd dans le fief de la famille montre le père Ferdinand et le fils Ferry réunis devant cette première PORSCHE.

Le dessin original d'Erwin KOMENDA, toujours attaché à la famille PORSCHE puisqu'il suivit Ferdinand depuis Daimler-Benz puis Auto-Union avant-guerre, puis Ferry chez CISITALIA dès 1945, n'a été que très peu modifié. Bien sur il y a eu quelques retouches pour adoucir le galbe d'une aile, déplacer une grille, s'adapter à la réglementation en matière de sécurité mais la forme trapue a été conservée.

7 ans après son lancement, le succès de la Porsche 356 ne se dément pas. Pourtant Ferry Porsche sait qu'il se doit de poursuivre les innovations comme l'aurait fait son père. Les 356 A (produites de 1956 à 1959 sous plusieurs déclinaisons: Coupé, cabriolet et jusqu'en 1958 Speedster/ Convertible), se distinguent visuellement par la présence d'une baguette chromée le long du bas de caisse et un nouveau pare-brise. On note aussi la poignée de coffre sur le capot avant intégrant le blason Porsche et des grilles de refroidissement sous les phares. Dans l'habitacle, Porsche introduit un peu plus de confort, avec des accessoires comme le lave-glace, une nouvelle planche de bord dont la partie supérieure est rembourrée et des sièges avant au dossier inclinable. Sous le capot, le 4 cylindres à plat reste fidèle au poste, en version 1300 ou 1300 S (normale ou Super) en revanche le 1500 laisse sa place à un nouveau 1600 délivrant 60 ch à 4 500 tr/mn ou 75 ch à 5 000 tr/mn (1600 S). Enfin, les modifications de trains roulants comprennent de nouvelles jantes de 15 pouces de diamètre, des suspensions revues avec barres de torsion et des voies élargies ainsi qu'une direction à vis (brevetée par Porsche). Toutes ces évolutions ont pour effet d'accroitre sensiblement la stabilité et la précision à grande vitesse

De nombreuses 356 ont été engagées en compétition automobile, que ce soit par l'usine Porsche ou par des équipages privés. Son palmarès en course est impressionnant, et nombre de 356 ont inquiété et parfois battu des voitures plus puissantes, grâce à sa maniabilité et sa légèreté. Sa qualité de fabrication vaudra à Porsche une solide réputation. Elle fut également un succès commercial énorme aux USA, en particulier chez les stars d'Hollywood. L'acteur américain James Dean en a possédé une.

Le cabriolet présenté est en parfait état, après une restauration mécanique et carrosserie réalisée par de vrais spécialistes.

€ 70 000 / 90 000

Osenat 17 mars 2013

354 1993 JAGUAR XJS 4.0 Cabriolet

Williams Lyons, fondateur de Jaguar présenta sa dernière «Grand Tourisme», le 10 septembre 1975. Ce coupé devait succéder à la très mythique Type E. La voiture, baptisée XJ-S, est très réussie sur le plan du style. A la fois basse et élancée, moderne et élégante, elle apportait quelque chose de nouveau et de personnel dans la gamme des sportives de luxe en 2+2. De sa devancière, elle hérita de la très noble mécanique V12. Lamborghini et Ferrari étaient les seules autres marques au monde à proposer des moteurs équivalents. Sa longue carrière a été une totale réussite. De 1975 à 1996 la Jaguar XJ-S a continuellement évolué au fil du temps. Une carrière aussi longue est exceptionnelle et ne se rencontre pratiquement jamais sur une Grand Tourisme. Ce n'est pas anodin. En 1983, la XJ-S est proposée dans une nouvelle version cabriolet mais avec arceau de sécurité qui vient se positionner à côté du coupé. Cette Targa est remplacée par un vrai cabriolet en 1988.

Notre cabriolet XJS est donc équipé du moteur 6 cylindres de 4.0 L économique et de la boîte automatique. Il se présente en excellent état et l'essai effectué a été très concluant. Le dernier contrôle technique est vierge. La dernière révision a été effectuée le 7 février dernier avec l'inscription : « *Véhicule testé, en parfait état de fonctionnement* ».

€ 12 000 / 15 000

355 1954 MORRIS MINOR série 2

La Morris Motor Company a été créée par William Morris en 1910 à Oxford.
En 1928, elle sort un véhicule économique dont le nom devient emblématique en Angleterre, la Morris Minor. Peu connue en France, elle est toujours l'un des acteurs courants de la circulation britannique. Ce fut la première voiture anglaise produite en grande série. Lancée au salon d'Earls Court le 20 septembre 1948, elle a été la première voiture britannique à être produite à plus d'un million d'exemplaires. C'est, en fait, plus de 1,6 million qui furent construites à Cowley dans l'Oxfordshire et exportées dans le monde entier jusqu'à la fin des chaînes en 1971. Elle a été dessinée par le célèbre Alec Issigonis qui se distingua en créant une des autres icones automobiles britanniques, la Mini !
Les premières Minor avaient le moteur de 918 cc qui avait été éprouvé sur d'autres modèles de la marque. A l'origine, Issigonis avait prévu un moteur 4 cylindres à plat de 800 ou 1 000 cc. L'usage d'un moteur, plus ancien et plus petit que celui qui était prévu, libéra beaucoup de place dans la baie moteur. Elle possédait une carrosserie monocoque, une direction à crémaillère, une suspension antérieure indépendante à barre de torsion, des roues de 14 pouces, et une ligne originale, arrondie avec pare-brise en deux parties.
L'histoire de la Minor est émaillée d'anecdotes, mais la plus significative est la décision de la onzième heure d'élargir la voiture de 4 pouces. Tous les prototypes avaient une largeur de 57 pouces (1,45 m), mais Issigonis eut l'impression que c'était trop étroit. Il demanda à ce qu'un des 8 prototypes soit coupé par le milieu et élargi, ce qui n'arrangea pas les affaires du bureau d'études. Cette largeur supplémentaire de 10 cm donna à la voiture de bien plus grande stabilité et tenue de route et cette modification "in extremis" fut adoptée.
La trace de cette modification se retrouve sur la bande plate qui descend le centre du capot.
La presse automobile dès son lancement la surnomma « La meilleure petite voiture du monde… ». La demande excéda l'offre. Dans les premières années, plus de 75% des Minors ont été exportées, la plupart vers les USA. En février 1952, la Nuffield Organisation fusionna avec Austin Motor Company pour former la British Motor Corporation (BMC). C'est cette même année qu'apparut la série II. Le vieux 918 cm3 à soupapes latérales de Morris fut abandonné pour le 803cm3, plus moderne qui équipait l'Austin A30. La boite de vitesses de l'Austin, ce qui améliora considérablement les performances (0 à 80 km/h en 25,7 secondes !)
La Morris Minor est une référence dans l'histoire automobile britannique en raison de son chiffre de production, mais aussi parce que Alec Issigonis avait réussi à créer une auto modernisable en gardant ses caractéristiques de départ, une voiture qui dépassait ses contemporaines et qui reste très appréciée par les enthousiastes. Le cabriolet présenté est un rare modèle français d'origine que saura apprécier pendant les beaux jours son prochain propriétaire.

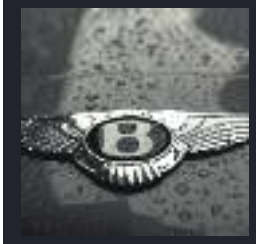
Châssis n° 138340
Carrosserie : Cabriolet
Carte grise française

Rare française d'origine

€ 10 000 / 12 000

Osenat 17 mars 2013

356 1983 BENTLEY Mulsanne



Châssis n°
SCBZS0706DCX07057
Carte grise française

Pendant de la Rolls-Royce Silver Spirit, la Bentley Mulsanne fait ses débuts au Salon de Paris de 1980. Si elle porte le nom du célèbre virage manceau qui termine la ligne droite des Hunaudières-clin d'œil aux nombreuses victoires des machines de W.O. Bentley dans les années 30, cette limousine de 3,06 mètres d'empattement et de 5,30 mètres de longueur roule à 195 km/h. Son importance historique n'en est pas moins décisive pour Bentley, car elle inaugure la spectaculaire renaissance de la marque dans les années 80. La Bentley Mulsanne arbore une ligne modernisée. Par rapport à la T, la voiture apparait plus basse et plus large, et la surface vitrée a été augmentée. L'événement majeur a lieu en 1982 au salon de Genève. En lançant la Mulsanne Turbo, Bentley redécouvre les vertus de la suralimentation un demi-siècle après la " Blower".

L'explosive Turbo va faire beaucoup de bruit et métamorphoser la vénérable firme. Synthèse de luxe et de sportivité, cette limousine à hautes performances marque en effet à Crewe la fin du " badge engineering", qui consistait à commercialiser des modèles identiques sous des marques différentes. A ce jeu, Bentley avait perdu son identité et sa clientèle.

La Bentley Mulsanne Turbo s'offre une cavalerie de 50 % supérieure à la version atmosphérique. Ses 350 CV (environ, puisque Crewe reste fidèle à son habitude de ne pas dévoiler la puissance de ses moteurs) en font le plus puissant modèle jamais sorti des usines Rolls-Royce. Malgré son poids (plus de 2,2 tonnes), la voiture passe de 0 à 100 km/h en moins de 8 secondes et atteint de l'ordre de 220 km/h (selon les essais). Pour supporter le turbocompresseur, le V8 de 6 750 cm^3 en alliage léger a été modifié (culasses, pistons et soupapes). De même, l'échappement est nouveau. Le turbo Garrett souffle gentiment à la pression de 0,5 bar dans un carburateur quadruple corps Solex, le système étant doté d'un clapet de décharge. La transmission automatique GM Hydramatic à trois rapports a reçu une démultiplication adaptée au couple très important à bas régime.

Extérieurement, la Mulsanne Turbo est identifiable à sa calandre peinte dans la couleur de la carrosserie et à son double échappement. La voiture est vendue uniquement en Europe (surtout au Royaume-Uni et en Allemagne) et au Proche-Orient. Elle y connaitra le succès et une centaine d'exemplaires sortira annuellement de Crewe jusqu'en 1985, soit un tiers de la production Bentley. En 18 ans de production, la Mulsanne et ses dérivés ont transformé Bentley pour en faire la marque la plus dynamique de Crewe.

Le modèle présenté est donc la version Mulsanne Turbo. Il a eu un propriétaire de 1983 à 1992, puis a été à un parisien qui l'a conservé jusqu'en 1992. Ensuite la voiture est partie à Nantes et était entretenue par Royal Automobiles (dossier de factures, 45 000 km en 2000). Puis son propriétaire actuel depuis 10 ans.

€ 8 000 / 12 000

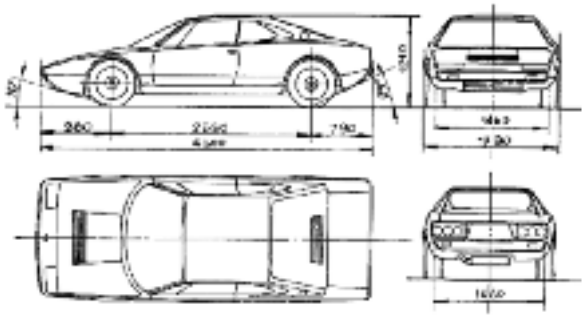
357 1979 FERRARI 308 GT4

Châssis n° 15058
Carte grise française

Ferrari présente au salon de Paris 1973, en avant première le modèle 308 GT4 sous la marque Dino. Méconnue, c'est une voiture aussi surprenante qu'intéressante. Ë plus d'un titre: par son concept de GT 2 + 2 associée à un moteur central arrière, par sa griffe Bertone et par son nouveau moteur V8. Elle est le premier modèle Ferrari de conception entièrement nouvelle depuis la prise de contrôle par Fiat (en 1969) du département véhicules de production de Maranello.

Elle succède à la 246 GT. Elle inaugure un V8 de trois litres (un retour à la cylindrée de la 250 GT), qui sera repris sur la 308 GTB. Contrairement au V6 de la Dino 246 réalisé chez Fiat, la mécanique de la 308 est fabriquée à Maranello. Monté transversalement au centre de la voiture, ce moteur (à carter humide) fait bloc avec la boîte de vitesses et le différentiel autobloquant. Gavé par 4 carburateurs double corps Weber, il développe 250 CV à 7 700 tr/mn.

L'intérieur est spacieux et le tableau de bord est très complet. Sur la route, la 308 GT4 s'avère une voiture fabuleuse à conduire, comme un karting. C'est une voiture amusante à conduire à la fois légère et vive.



€ 25 000 / 28 000
Osenat 17 mars 2013

358 1971 CITROËN SM

Châssis n° SB2663
Moteur (type):
6 cylindres en V à 90°
Alimentation:
3 carburateurs
double-corps Weber
Cylindrée 2670 cm³
Puissance 170 CV DIN
à 5 500 tr/mn
Carte grise française

A la fin des années 70', la France du Général de Gaulle, tente de montrer au monde entier ses capacités à innover et à briller. En témoigne la future commercialisation du Concorde, qui sera le premier avion supersonique de grande ligne à être commercialisé et mis en service, il y a eu aussi le paquebot France. Et dans l'Automobile? C'est Citroën qui participera activement dans ce domaine avec un nouveau modèle qui représentera l'industrie automobile Française.

Ce sera la SM. L'idée d'un dérivé sportif de la DS est dans l'air depuis le début des années soixante. Le projet a pour ambition de donner à la France la voiture sportive de prestige, qui lui fait cruellement défaut depuis la disparition de Facel Véga. Son nom de code: S. Qui, avec le moteur Maserati, donnera SM. Présentée en mars 1970 au salon de Genève, la SM est une automobile hors normes, provocante et dérangeante. Comme la DS, c'est une surdouée, bourrée de technologie hypersophistiquée et d'hydraulique. En plus, elle présente la singularité incroyable pour une GT d'être une traction avant. Robert Opron est l'auteur de la ligne saisissante de la SM, un design à nul autre pareil. C'est de profil que cette voiture imposante près de cinq mètres est la plus belle, avec notamment l'originale forme triangulaire de la vitre de custode. La proue porte un long porte-à-faux terminé par une rampe optique de six phares sous verrière: deux projecteurs code, deux phares de route et deux longue portée directionnels.

Fruit du rachat de Maserati par Citroën, le V6 de 2 670 cm³ est dû au grand Giulio Alfieri. Réalisé en alliage léger, il développe 170 cv à 5 550 tr/mn. Il est gavé par trois carburateurs double corps Weber de 42 millimètres. La boîte de vitesses possède cinq rapports. Grâce à son aérodynamique, la SM atteint les 220 km/h, ce qui la place en tête des modèles de sa catégorie. La SM reprend à la DS sa suspension hydropneumatique à correcteur d'assiette, ainsi que ses essieux quelque peu modifiés et équipés de barres antiroulis. A l'avant, la voie est plus large de vingt centimètres qu'à l'arrière. La SM reçoit encore une direction à rappel asservi et à assistance variable, qui s'allège avec la vitesse. Cette débauche technologique lui vaut une tenue de route et une stabilité inouïes (la tenue de cap est fantastique), quel que soit l'état de la route, qu'il pleuve ou qu'il vente. Quant au freinage, il s'avère surpuissant avec quatre disques, accolés à la boîte de vitesses à l'avant. Ces multiples atouts seront mis à profit en compétition. Une voiture quasiment de série remporte le rallye du Maroc en 1971. Après quoi, Citroën engage en groupe 5, à partir de 1972, deux prototypes raccourcis et à l'arrière tronqué. Porté à trois litres, le V6 fournit 250 CV à 7 000 tr/mn (250 km/h). Toutefois, le meilleur résultat ne sera qu'une troisième place au Rallye du Portugal avec Waldegaard au volant. Après 5 000 voitures vendues en 1971, les ventes de la SM s'effondreront. Les raisons de l'échec sont nombreuses: le réseau Citroën inapte à commercialiser une telle voiture. On ne vend pas en même temps et côte à côte une SM et une 2 CV! Le caractère complexe de la voiture (inhabituel pour les clients Citroën), son entretien coûteux, les circonstances de sa sorite (choc pétrolier). Pourtant, la SM réunit toutes les qualités: rapidité, confort, tenue de route, sécurité, exclusivité de la conception et du design...

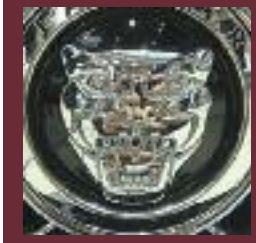
Le modèle présenté est un modèle à carburateur, il est complètement d'origine, avec son dossier d'entretien suivi depuis l'origine. Elle est chaussée de 4 pneus neuf. Le pot d'échappement en inox est neuf. Mais l'originalité de cette voiture est son toit ouvrant, une option rare à l'époque! Alors la SM, intéressante?

Plus que jamais d'autant que sa cote remonte après avoir été longtemps très basse. Et si "SM" signifiait avant sa sortie projet S à moteur Maserati, aujourd'hui ses admirateurs l'appellent plutôt Sa Majesté...

€ 10 000 / 15 000

359 1959 JAGUAR XK 150 FHC.

Vendue sur décision judiciaire, à la requête de Me Mir, hussier de justice à Voves (28)



Châssis n° 5835571
Carte grise française

Photo d'un modèle similaire

Lorsqu'en 1948, William Lyons présente la Jaguar XK 120 au salon de Londres à Earl's Court, il pare au plus pressé et remplace une berline qui n'est pas encore prête. Il était loin d'imaginer alors l'engouement qu'allait susciter la Jaguar XK 120. Les commandes affluent, et l'année suivante au salon de Paris, l'histoire se répète. Une légende était alors née !

S'en suivront la « 140 » puis la « 150 ».

En 1957, presque 10 ans après le lancement de l'aînée de la famille, la 120, Jaguar dévoile la XK150 qui est une voiture dont la ligne est radicalement différente de ses devancières. Le profil de la voiture est adouci et le pare-brise est maintenant en un seul plan bombé, comme la vitre arrière du coupé.

Sur le plan mécanique, la plus grande différence avec les modèles précédents est l'introduction de freins à disque en série. Les freins à disque ont fait font leur apparition au Mans en 1954 sur la Jaguar D-Type. La direction est à crémaillère comme sur la 140, le moteur est toujours le 3,4 litres de 190 ch . Plus qu'une évolution, la 150 est une voiture moderne.

En 1958, une version encore plus puissante voit le jour avec un moteur de 3,8 litres. La XK150 resta en production jusqu'en 1961. Pendant les 13 ans de production des XK, ce sont 30 364 exemplaires qui sont sortis des chaînes, avec, respectivement pour les Jaguar XK120, 140 et 150, 12 045, 8 937 et 9 382 exemplaires. Ce sont des voitures dotées d'une motorisation fiable, avec un comportement et un freinage moderne, et qui sont utilisables sur les routes et dans la circulation actuelle. De plus, elles sont de conception simple avec un essieu arrière rigide et sont donc relativement peu coûteuses à entretenir.

L'héritage des XK représente bien plus que ces chiffres de production. Cette gamme a établi Jaguar comme un producteur de voitures de sport qui comptait. Les succès sur les pistes européennes et surtout américaines confirmaient la légende Jaguar qui s'écrivait au Mans avec cinq victoires des Jaguar C-Type et Jaguar D-Type en sept ans.

€ 35 000 / 45 000
Osenat 17 mars 2013

360 1996 JAGUAR XJ300 Sovereign

Vendue sur décision judiciaire, à la requête de Me Mir, huissier de justice à Voves (28)

Photo d'un modèle similaire

Châssis n°
SAJJHALG4BJ760968
Moteur 6 cylindres
Cylindrée 3239 cm3
Puissance 211 ch
Carte grise française

La première XJ apparaît au Salon de Paris 1968 mais c'est dès 1962 qu'un investissement colossal est effectué pour cette automobile qui a pour ambition de renouveler la gamme Jaguar. Elle allie modernisme, tradition, confort et offre une bonne tenue de route. Sa ligne due à William Lyons concilie pureté et classicisme. À l'automne 1973, un nouvel habillage apparaît, la « Série 1 » laisse sa place à la « Série 2 » reconnaissable entre autres à son pare-chocs avant rehaussé, à son entourage de calandre proéminent et à une nouvelle planche de bord. Au mois de mars 1979 apparaît la XJ « Série 3 » à la carrosserie retouchée. En octobre 1986, la XJ6 « Série 3 » est remplacée par la nouvelle génération de XJ dénommée XJ 40.

En 1994, la XJ40 est remplacée par la XJ 300, qui s'en distingue surtout par des retouches esthétiques, et dont la fabrication se poursuit jusqu'en 1997. La XJ 300 est la dernière des grandes Jaguar à recevoir un 6 cylindres en ligne. Les modèles qui vont lui succéder seront équipés de V8 et de V6. On peut estimer que la XJ 300 représente l'évolution ultime du dernier dessin du fondateur de la marque. Elle représente l'incarnation du bon goût et du classicisme anglais.
La voiture présentée ici, dispose de la motorisation de 3,2 litres. Elle fait partie de la série Sovereign qui représente le plus haut degré de finition de la marque. Cette automobile est vendue sur décision judiciaire.

€ 3 000 / 4 000

361 1997 JAGUAR XK8 Cabriolet

Vendue sur décision judiciaire, à la requête de Me Mir, huissier de justice à Voves (28)

Photo d'un modèle similaire

Châssis n°
SAJGX2240WC018934
Carte grise française

Le règne de la Jaguar XJS aura duré 21 longues années. Aussi, lorsque Jaguar avait dévoilé la nouvelle XK en coupé puis en cabriolet en 1996, le microcosme des amateurs d'automobiles de caractère et d'exception, sans compter les afficionados de la marque avaient unanimement salué la nouvelle venue. Sa ressemblance avec la légendaire Jaguar Type E n'y est certainement pas étrangère. La première génération de Jaguar XK8 partage sa plate-forme, partiellement dérivée de celle des Jaguar XJS, avec l'Aston Martin DB 7. Le design originel est de Geoff Lawson, auquel a succédé Ian Callum. Elle était disponible en version V8 atmosphérique 4 litres de près de 300 CV avec une boîte automatique à 5 rapports.

Pour son seul cabriolet, Jaguar a retravaillé l'esthétique, à l'instar de la variante coupé. Ainsi, le cabriolet XK8 est doté de jantes de 17 pouces d'un dessin nouveau, chaussées de pneus en 245/50ZR 17. Elles cachent des disques ventilés largement dimensionnés sur les quatre roues. Véritable concentré du savoir-faire britannique, le cabriolet Jaguar XK8 est une automobile d'anthologie que tout amateur de découvrable se doit de posséder. Rares et peu diffusés, les Jaguar XK8 cabriolets possèdent une distinction à part. Leur finition, leur histoire et surtout leur incroyable homogénéité, les rendent très désirables. Son élégance est intemporelle. Bois précieux et cuir sont très présents et perpétuent le légendaire raffinement britannique de la marque. De même, la capote est en tissu à triple isolation et non pas en métal ! On n'est « *British* » ou on ne l'est pas !

€ 10 000 / 15 000

INDEX

Automobiles de Collection

Page	Lot	Année	Marque / Modèle
22	300	1967	AUTOBIANCHI BIANCHINA PANORAMICA
24	303	1973	ACL RODEO 6 2 B
32	308	1956	AVIONS VOISIN PROTOTYPE C31
34	309	c1955	AVIONS VOISIN PROTOTYPE
82	356	1983	BENTLEY MULSANNE
50	324	1960	CADILLAC COUPE DE VILLE
40	316	c1930	CHENARD & WALCKER Y6
51	325	1973	CHEVROLET MONTECARLO
59	332	1954	CHEVROLET CORVETTE
54	328	1978	CHEVROLET CORVETTE
37	313	1988	CITROEN 2CV
42	318	1924	CITROEN 5 HP
46	322	1925	CITROEN 5 HP
58	331	1981	CITROEN 2 CV
68	341	1977	CITROEN MEHARI
78	351	1983	CITROEN 2 CV
84	358	1971	CITROEN SM
28	306	1936	CORD SPEEDSTER
30	307	c1925	26 DARMONT SPECIAL
26	305	c1907	DARRACQ ITALIANA
83	357	1979	FERRARI 308 GT4
64	337	1984	FERRARI 308 GTSi
71	344	1984	FERRARI 308 GTSi
69	342	1987	FERRARI MONDIAL
35	310	1955	FORD THUNDERBIRD
38	314	1928	FORD A
41	317	1936	FORD V8 48
44	320	1925	FORD T
53	327	1955	FORD FAIRLANE
55	329	1955	FORD THUNDERBIRD
70	343	1968	FORD MUSTANG
25	304	1952	HOTCHKISS GREGOIRE
43	319	1950	HOTCHKISS 864 S49
67	340	1961	JAGUAR MKII
77	350	1970	JAGUAR TYPE E
80	354	1993	JAGUAR XJS
85	359	1959	JAGUAR XK 150
86	360	1996	JAGUAR XJ300
86	361	1997	JAGUAR XK8 CAB
75	348	1970	MASERATI GHIBLI
36	311	1973	MERCEDES BENZ 450 SEL
66	339	1984	MERCEDES BENZ 280 SL
73	346	1956	MERCEDES BENZ 190 SL
76	349	1961	MERCEDES BENZ 190SL
65	338	1959	MG A
74	347	1979	MG B
23	301	1948	MORGAN 4/4
81	355	1954	MORRIS MINOR
36	312	1986	OPEL ASCONA CAB
39	315	1954	PANHARD DYNA JUNIOR
24	302	1933	PEUGEOT 201B
45	321	1928	PEUGEOT 172 M
56	330	1978	PEUGEOT 604 LANDAULET
72	345	1974	PORSCHE 914
79	353	1962	PORSCHE 356 CABRIOLET
52	326	1956	STUDEBAKER CHAMPION
78	352	1971	TRIUMPH 2500 PI

Motos de collection

Page	Lot	Année	Marque / Modèle
15	211	1918	HARLEY DAVIDSON SIDE
16	212	1969	HARLEY DAVIDSON FL ELECTRAGLIDE
19	219	1962	HEINKEL TOURIST 103 A2
17	213	1973	HONDA CB125
49	323	1983	HONDA CB 750
14	209	c1934	MANDRILLE & ROUX MR
11	202	c1950	MOTOBECANE AV3
11	203	1949	MOTOBECANE MOTOCONFORT U2
19	218	1954	MOTOVESPA 150 SIDE
12	204	1953	PALOMA P500 LUXE
12	205	1953	PALOMA P500 LUXE
18	216	1958	PEUGEOT MOBYLETTE
11	201	1962	SOLEX 2200
18	215	1967	SOLEX 3800
20	220	1972	SUZUKIGT380
14	210	c1911	TERROT ZEDEL
18	217		THOMANN VELOMOTEUR
13	207	1954	VELOCETTE LE200
13	208	1951	VELOCETTE LE200
12	206	1955	VESPA PIAGGIO
17	214	1970	YAMAHA 360 RT1

Canots Automobiles de Collection

Page	Lot	Année	Marque / Modèle
63	335	1965	BIANCHI & CECCHI
62	334	1953	CHRIS CRAFT SPORTSMAN
61	333	1938	MISS PARIS SEA KING
63	336	1966	PEDRAZZINI

CONDITIONS DE VENTE

La vente est soumise aux conditions imprimées dans ce catalogue. Il est important que vous lisiez attentivement les pages qui suivent. Les pages qui suivent donnent également des informations utiles sur la manière d'acheter aux enchères. Notre équipe se tient à votre disposition pour vous renseigner et vous assister.

Quiconque a l'intention d'enchérir doit lire attentivement ces conditions. Elles peuvent être modifiées par affichage dans la salle des ventes ou par des annonces faites par la personne habilitée à diriger la vente.

OSENAT précise qu'elle agit en principe, dans la présente vente, en tant que mandataire et pour le compte exclusif du vendeur. Tout contrat de vente est conclu directement et exclusivement entre le vendeur et l'acheteur.
Les ventes aux enchères se déroulent selon les conditions et modalités suivantes qui sont acceptées par tout enchérisseur et participant aux ventes :
La vente sera faite au comptant et conduite en euros.

L'acheteur paiera au profit de la SOCIÉTÉ OSENAT, en sus du prix d'adjudication, une commission d'achat de 16 % du prix d'adjudication sur une première tranche jusqu'à 100 000€ et de 11% sur la tranche supérieure à 100 000€, la TVA au taux en vigueur étant en sus.
(et de 20 % HT pour les lots d'AUTOMOBILIA).
• : ce signe signifie que le lot appartient à une personne de la Société.

GARANTIES
Aucun employé de la SOCIÉTÉ OSENAT n'est autorisé à donner une quelconque garantie. La SOCIÉTÉ OSENAT et le vendeur n'assument aucune responsabilité eu égard aux défauts éventuels des objets mis en vente, pas plus qu'ils ne garantissent l'exactitude des indications relatives à l'auteur, l'origine, la date de facture, l'attribution, la provenance, ou l'état matériel des objets, des automobiles et des bateaux. Les photographies du catalogue n'ont pas de valeur contractuelle.
Les acheteurs doivent s'assurer eux-mêmes, avant la vente, de l'état et de la qualité de chaque objet et automobile, en particulier s'agissant d'éventuels défauts ou restaurations ou de sa valeur. Les autos et motos de la collection Roger BRIOULT et celles de la collection COLUCHE nécessitent une restauration et une mise en route.

A ce titre, l'estimation de chaque objet, automobile ou bateau mentionnée dans les catalogues est aussi indicative et ne tient notamment pas compte de la commission due par l'acheteur à la SOCIÉTÉ OSENAT, ni de la TVA, ni de tout autre frais qui pourrait être mis à la charge de l'acheteur. Il ne sera admis aucune réclamation de ce fait, une fois l'adjudication prononcée. Tous les biens sont vendus tels quels dans l'état où ils se trouvent au moment de la vente avec leurs imperfections ou défauts. Aucune réclamation ne sera possible relativement aux restaurations d'usage, manques et petits accidents.
Il est de la responsabilité des futurs enchérisseurs d'examiner chaque lot avant la vente et de compter sur leur propre jugement aux fins de vérifier si chaque lot correspond à sa description.
La plupart des automobiles ont fait l'objet de restauration, nous recommandons cependant de procéder à une remise en route avant toute utilisation. Les automobiles et les bateaux sont vendus comme des objets de collection et non comme des moyens de transport.
Soucieuse de votre sécurité, la Société OSENAT s'efforce d'exposer les objets de la manière la plus sûre. Toute manipulation d'objet non supervisée par la personnel de la Société OSENAT se fait à votre propre risque. Des frais de dédommagements peuvent vous être réclamés.

ENCHÈRES
Les enchères suivent l'ordre des numéros du catalogue. La SOCIÉTÉ OSENAT est libre de fixer l'ordre de progression des enchères et les enchérisseurs sont tenus de s'y conformer. Le plus offrant et dernier enchérisseur sera l'adjudicataire. En cas de double enchère reconnue effective par la SOCIÉTÉ OSENAT, l'objet, l'automobile ou le bateau sera remis en vente, tous les amateurs présents pouvant concourir à cette deuxième mise en adjudication. À titre purement indicatif, un convertisseur de change fonctionnera lors de cette vente.

ENREGISTREMENT DES ENCHÉRISSEURS
Afin de se conformer aux prescriptions légales en la matière et d'empêcher, dans la mesure du possible, toute erreur lors de l'adjudication des objets et des automobiles, les personnes ayant l'intention d'enchérir lors des ventes sont priées de se présenter avant chaque vente au bureau d'enregistrement sur place. Moyennant présentation d'une pièce d'identité s'agissant d'une personne physique ou d'un extrait du Registre du Commerce ou document équivalent s'agissant d'une personne morale et de garanties financières adéquates, les acheteurs potentiels rempliront une carte d'enregistrement mentionnant leur nom et adresse et se verront remettre un numéro qui leur permettra de participer à la vente.
L'acheteur est réputé agir pour son compte, à moins que la SOCIÉTÉ OSENAT n'ait accepté par écrit, avant la date de la vente, qu'il agisse en qualité de représentant d'un tiers dont l'identité aura été préalablement révélée. La SOCIÉTÉ OSENAT attire l'attention de l'acheteur potentiel sur le fait qu'il est nécessaire de vérifier l'identité de ce dernier, sur la base soit d'une pièce d'identité (personne physique), soit d'un extrait du Registre de Commerce ou de tout autre document équivalent (personne morale).
Si les informations et documents mentionnés ci-dessus relatifs à l'identité de l'acheteur se révèlent faux, l'adjudication sera annulée d'office par la SOCIÉTÉ OSENAT.

ORDRE D'ACHAT ET ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE
Tout enchérisseur qui souhaite faire une offre d'achat par écrit ou enchérir par téléphone peut utiliser le formulaire sur demande auprès de l'Etude. Ce formulaire doit parvenir à la SOCIÉTÉ OSENAT, au plus tard deux jours avant la vente, accompagné d'une copie de passeport et des coordonnées bancaires de l'enchérisseur. Les enchères par téléphonesont un service gracieux rendu aux clients qui ne peuvent se déplacer. En aucun cas, la SOCIÉTÉ OSENAT ne pourra être tenue responsable d'un problème de liaison téléphonique.
Si deux ordres d'achat identiques devaient s'avérer être les plus élevés lors de la vente, l'objet sera attribué à l'acheteur dont l'offre est parvenue en premier à la SOCIÉTÉ OSENAT.

PAIEMENT
La vente étant faite au comptant, le paiement des achats devra se faire sans délai. Le règlement des achats, ainsi que celui des éventuelles taxes s'y appliquant, pourra être effectué en € à :
SOCIÉTÉ OSENAT
Coordonnées bancaires :
HSBC FRANCE
Titulaire du compte
JEAN-PIERRE OSENAT FONTAINEBLEAU
5, RUE ROYALE
77300 FONTAINEBLEAU
Domiciliation : HSBC FR PARIS AUBER
Code banque : 30056
Code guichet : 00811
No compte : 08110133135
Clé RIB : 57
Identification internationale :
FR76 3005 6008 1108 1101 3313 557
SWIFT : CCFRFRPP
Siret : 44261438400018
APE : 741AO
No TVA intracommunautaire : FR 76442614384
N'oubliez pas d'indiquer votre nom et le numéro de votre bordereau d'adjudication sur le formulaire de virement.

Le règlement par chèque ne sera accepté qu'après accord préalable de la SOCIÉTÉ OSENAT. Pour cela, il est demandé que les acheteurs obtiennent, avant la vente, une lettre accréditive de leur banque pour une valeur avoisinant leur intention d'achat, qu'ils transmettront à la SOCIÉTÉ OSENAT.
En cas de défaut de paiement de l'intégralité du prix par l'Acheteur dans un délai de 30 jours à compter de la vente, la SOCIÉTÉ OSENAT se conformera aux instructions du Vendeur et l'assistera dans la mesure du possible dans l'exécution de ses instructions, soit plus particulièrement le recouvrement du prix d'achat ou l'annulation de la vente.
A défaut de paiement du montant de l'adjudication et des frais, une mise en demeure sera adressée à l'acquéreur par lettre recommandée avec accusé de réception. A l'expiration du délai d'un mois après cette mise en demeure et à défaut de paiement de la somme due, il sera perçu sur l'acquéreur et pour prise en charge des frais de recouvrement, un honoraire complémentaire de 10 % avec un minimum de 250 euros. L'application de cette clause ne fait pas obstacle à l'allocation de dommages et intérêts et aux dépens de la procédure qui serait nécessaire.

RETRAIT DES ACHATS
Aucun objet ou automobile ne sera remis à son Acheteur avant paiement total du prix de vente, comprenant la prime à la charge de l'Acheteur et la TVA, et remise des informations et documents nécessaires selon le paragraphe ci-dessus.
En cas de paiement par chèque ou par virement, la délivrance des objets ou des automobiles pourra être différée jusqu'à l'encaissement. L'objet, l'automobile ou le bateau sera sous l'entière responsabilité de l'acquéreur, dès l'adjudication. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions et la SOCIÉTÉ OSENAT décline toute responsabilité quant aux dommages que l'objet, l'automobile ou le bateau pourrait encourir. Toutes formalités et transports restent à la charge exclusive de l'acquéreur.
Les lots doivent être enlevés au plus tard 8 jours après la vente aux frais et risques de l'acheteur. Au-delà de ce délai, des frais de gardiennage et d'assurance de 100 € par jour vous seront comptés.
Si un objet, une automobile ou un bateau n'est pas retiré par son Acheteur après complet paiement du prix de vente, la SOCIÉTÉ OSENAT pourra, après avoir adressé une mise en demeure à cet effet à l'Acheteur, consigner l'objet ou l'automobile en question, aux frais, risques et périls de l'Acheteur.

APRÈS LA VENTE
Résultats de la vente
Si vous voulez avoir des renseignements sur les résultats de vos ordres d'achat, veuillez s'il vous plait téléphoner à partir du mardi suivant le jour de la vente :
SOCIÉTÉ OSENAT à FONTAINEBLEAU
Tél. 00 33 (0)1 64 22 27 62
Fax 00 33 (0)1 64 22 38 94
ou bien par :
vvww.osenat.com

PAYMENT
CONDITIONS AND INFORMATION PRINCIPALLY FOR BUYERS
All property is being offered under French Law and the conditions printed in this volume.
It is important that you read the following pages carefully.
The following pages give you as well useful information on how to buy at auction. Our staff as listed at the front of this catalogue under Sales. Enquiries and information will be happy to assist you.

BUYER'S PREMIUM
The buyer shall pay to OSENAT SAS shall retain for its own account, a buyer's premium on the hammer price equal ta 16 % on the first tranche up to 100 000 euros and equal to 11 % on the tranche exceeding 100 001 euros, plus any applicable VAT at the applicable rate.

VAT RULES
VAT registered buyers from other European Union (EU) countries may have the VAT on the hammer price with their VAT registration number and evidence that the property has been removed from France to the another country of the EU within a month of the date of sale.

Conception :
eyesstudio contact@eyes-studio.com

Impression **SIO** Paris

MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES ■ AUCTION HOUSE
5, RUE ROYALE 77300 FONTAINEBLEAU ■ TEL. +33 (01) 64 22 27 62 ■ FAX +33 (0)1 64 22 38 94
69 AVENUE DE BRETEUIL 75007 PARIS ■ TEL. +33 (0)1 80 81 90 11 ■ FAX +33 (0)1 47 23 39 64
107, AVENUE GEORGES CLEMENCEAU ■ 77250 MORET-SUR-LOING ■ TÉL. +33 (0)1 80 81 90 10
contact@osenat.com ■ www.osenat.com
JEAN-PIERRE OSENAT. FONTAINEBLEAU. SA. SU. MAISON DE VENTES VOLONTAIRES DE MEUBLES AUX ENCHÈRES PUBLIQUES AGRÉÉE EN DATE DU 4 AVRIL 2002 SOUS LE NUMÉRO 2002 135 RCS MELUN 442614384